X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 12)**

z dnia 7 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 12)

7 marca 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,

– informację na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Jurak** p.o. wicedyrektor Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Błachnio** zastępca dyrektora w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wraz ze współpracownikami, **Jerzy Majewski** prezes zarządu OT Port Gdynia sp. z.o.o., **Jarosław Siergiej** prezes zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście, **Krystian Dejk** dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą w Morskim Porcie Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Leszek Jurczyk** dyrektor ds. Strategii i Rozwoju Portu ZMP Gdynia SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Kubicki** członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Szumny** dyrektor ds. technicznych w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Michał Śmigielski** członek zarządu Rady Interesantów Portu Gdynia, **Piotr Pawłowski** przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia wraz ze współpracownikami, **Jan Jarmakowski** dyrektor zarządzający Gdynia Container Terminal Sp. z.o.o., wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni, **Anna Stelmaszczyk-Świerczyńska** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicza ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Dziś mamy bardzo ważny temat – nasze porty i infrastruktura strategiczna, z której Polska ma olbrzymią korzyść gospodarczą. Polacy na co dzień nie zdają sobie sprawy z tego, ile dzięki państwa ciężkiej pracy, pieniędzy jest w polskim budżecie właśnie z działalności portów. To jest jakieś 8% naszego budżetu państwa polskiego, czyli kolosalne pieniądze. Będziemy rozmawiać dzisiaj o przyszłości, o potencjale, o trwających pracach, o tym co przed nami. Bardzo dziękuję wszystkim państwu, reprezentacjom wszystkich portów i oczywiście panu ministrowi za to, że się pojawiliście. Te dyskusje przewijają się tak naprawdę także przy innych wątkach dotyczących chociażby rozwoju Portu w Szczecinie, jeżeli chodzi o Głębokowodny Terminal Kontenerowy. Z uwagi na to, że te sprawy są ważne i dynamiczne, to myślę, że zawsze warto o nich rozmawiać. Panie ministrze, z uwagi na kompleksowość dzisiejszego zagadnienia, proszę, aby omówić także te wątki, które pojawiały się na wcześniejszych Komisjach.

Szanowni państwo, dzisiaj otrzymałem pismo z Krajowej Izby Gospodarki Morskiej. To pismo zostało przesłane również do państwa parlamentarzystów. Nie miałem jeszcze

okazji się z nim zapoznać, więc w razie czego poproszę przedstawiciela o krótkie przedstawienie treści tego listu, ale to już w dyskusji.

Szanowni państwo, przekazuję głos panu ministrowi Marchewce. Jeszcze jedna prośba. Z uwagi na to, że mamy dzisiaj dwa punkty w porządku obrad, które są ze sobą dość mocno połączone, to proponuję, aby pan minister i państwo przedstawiciele portów przedstawili je wspólnie, a później w dyskusji będziemy pochylać się już nad oboma zagadnieniami z porządku obrad dzisiejszej Komisji, oczywiście jeśli nie ma sprzeciwu do takiej formy prowadzenia dzisiejszych obrad. Sprzeciwu nie słyszę. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni goście, przedstawiam wprowadzenie do informacji dotyczącej sytuacji finansowej planów rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Oczywiście zgodnie z tym, co jest zawarte w ustawie mamy cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Port Szczecin, Port Świnoujście, Port Gdynia i Port Gdańsk. Specjalnie na posiedzenie dzisiejszej Komisji przygotowaliśmy dla państwa prezentacje, które zostaną przedstawione przez przedstawicieli zarządów portów. Mamy te prezentacje przygotowane również przez PKP PLK w kontekście inwestycyjnym. O przedstawienie tych szczegółowych informacji poproszę przedstawicieli portów.

Natomiast na samym wprowadzeniu, na samym początku chciałbym podać takie podstawowe dane dotyczące kwestii związanych z wynikami finansowymi za ubiegły rok. Zaznaczam, że wszystkie zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zamknęły rok 2023 z zyskiem netto. Port Gdańsk zanotował zysk na poziomie 224,4 mln zł. Przewidywany zysk Zarządu Morskiego Portu Gdynia za ubiegły rok to jest 113 mln zł. Zarząd Portów Szczecin i Świnoujście to jest około 141,8 mln zł. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące szczegółowych danych finansowych, to zostały przekazane państwu w materiałach, które przygotowaliśmy w ministerstwie.

Chcę państwu powiedzieć, że jeśli chodzi o kwestie dotyczące przeładunków, to ubiegły rok został zamknięty na poziomie niecałych 150 mln ton towarów, więc to rzeczywiście pokazuje, jak istotną rolę w procesach gospodarczych odgrywają polskie porty. Są to oczywiście dane dotyczące wszystkich portów, natomiast te, które są kluczowe dla gospodarki narodowej, odgrywają w tym kontekście szczególnie istotną rolę.

Zanim oddam głos i poproszę o przedstawienie szczegółowych informacji przez przedstawicieli zarządów portów, to chciałbym odnieść się do słów pana przewodniczącego w kontekście tego, co zostało dotąd zrobione w ramach realizacji inwestycji, które są podejmowane. Chociażby kontynuując wątek Terminala Kontenerowego w Świnoujściu, o którym tak ostatnio wiele się mówi, chcę państwu przedstawić najnowsze informacje. Jeszcze raz zapewniam i podkreślam, że sprawy związane z realizacją tego przedsięwzięcia uznajemy za strategiczne. Na tę chwilę ten projekt jest jednym z najbardziej istotnych projektów, realizowanych w ramach gospodarki morskiej, które nadzorujemy. Realizowane są wszystkie działania, które mają temu służyć. W ubiegłym tygodniu został ogłoszony przetarg przez Urząd Morski w Szczecinie na wywiad ferromagnetyczny pod budowę falochronu, który będzie osłaniał port kontenerowy. Jest to konkretne działanie, które pozwoli na to, aby po prostu sprawdzić, co znajduje się na dnie i czy nie ma tam jakichś przeszkód, które powodowałyby potencjalne opóźnienia inwestycji albo problemy, których się nie spodziewamy. Urząd Morski posiada już również oferty z przetargu dotyczące przeprowadzenia analizy nawigacyjnej toru podejściowego do portu kontenerowego w Świnoujściu, czyli jest to odległość ok. 70 km. Urząd wkrótce będzie podejmował szczegółowe decyzje w tej sprawie. W ubiegłym tygodniu zostały również uzupełnione dokumenty dotyczące wydania pozwolenia lokalizacyjnego do Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie. Prace idą zgodnie z planem i jesteśmy zdeterminowani, aby realizować to z dużym zaangażowaniem, bo uważamy tę inwestycję za strategiczną. To jest pierwsza rzecz, która dotyczy kwestii związanych z Portem w Świnoujściu.

Chcę państwu też powiedzieć, że w kontekście portu, który nie jest w gronie portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – mam na myśli Port w Elblągu, to jesteśmy po konsultacjach z przedstawicielami samorządu w Elblągu. Ruszyły już

prace dotyczące pogłębienia toru wodnego na odległości ok. 10 km. Zostaje nam ostatni odcinek ok. 900 m bezpośrednio do Portu w Elblągu, więc mówiąc wprost, chcę zaznaczyć, że plany dotyczące jakiegokolwiek przejmowania przez państwo portu w Elblągu przestały obowiązywać. W tym zakresie widzimy możliwość dużej, dobrej współpracy między rządem a samorządem. Prowadzimy działania, które będą służyć temu, aby przekop Mierzei Wiślanej, który został zrealizowany za kwotę ok. 2 mld zł, był po prostu użyteczny, aby mogły tam wpływać statki. Jeśli wszystkie działania pójdą zgodnie z planem, to myślę, że na początku przyszłego roku będą mogły być realizowane zadania. Oczywiście jest to kwestia dogrania wszystkich szczegółów. Natomiast realizowane są prace pogłębienia toru wodnego na odległości 10 km.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, będziemy mieć oddzielne posiedzenie poświęcone Portowi w Elblągu, więc dziś skupmy się na tych portach o podstawowym znaczeniu. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dobrze. To jest to, co chciałem państwu powiedzieć tytułem wprowadzenia. Poproszę przedstawicieli zarządów portów o przedstawienie prezentacji, które zostały przygotowane dla państwa parlamentarzystów. Proponuję, abyśmy zaczęli od największego polskiego portu, czyli Portu w Gdańsku. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę o przedstawienie się przed rozpoczęciem.

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie, nazywam się Katarzyna Krawczyk. Jestem dyrektorem finansowym Portu w Gdańsku. Zaprezentuję i omówię dane finansowe, a następnie przekażę głos mojemu koledze – Stefanowi Rudnikowi, który jest dyrektorem ds. inwestycji.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Bardzo mi miło, Stefan Rudnik.

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Jeśli chodzi o wyniki finansowe Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku, to jak widać na zaprezentowanym slajdzie, wyniki finansowe są na bardzo dobrym poziomie – zarówno, jeśli chodzi o core business, jak i wypracowany wynik ze sprzedaży na poziomie 180 mln zł, jak również docelowo wynik finansowy netto, który na ten moment wyniósł blisko 213 mln zł. Nie bez kozery zaznaczyłam, że jest to informacja na tę chwilę, gdyż trwają jeszcze prace nad przygotowaniem ostatecznego sprawozdania finansowego – prowadzone jest badanie przez biegłego. Jak państwo widzicie, jeśli chodzi o przychody generowane w naszej spółce, zarówno z tytułu opłat portowych, dzierżawy, jak i mediów, przyczyniły się do wypracowania tak dobrego wyniku finansowego, który rok do roku jest wyższy, jeśli chodzi o wynik netto, o przeszło 72 mln zł.

Biorąc pod uwagę główne wskaźniki finansowe, na których się skupiłam, a mianowicie, jeśli chodzi o płynność finansową i na następnym slajdzie rentowność, przedstawiam wszystkie trzy główne wskaźniki bieżącej, szybkiej i gotówkowej, począwszy od roku 2020, gdzie widoczna jest dobra sytuacja, która nie sprawia nam żadnych trudności, jeśli chodzi o spłacanie bieżących zobowiązań. Jeśli chodzi o różnicę między wskaźnikiem szybkiej, jak i gotówkowej płynności finansowej, która dotyczy należności, to ze swojej strony chciałabym podkreślić, że w żadnym wypadku nie mówimy tu o należnościach przeterminowanych, gdyż proces windykacji w naszej spółce jest również na wysokim poziomie. Tendencję spadkową, którą można zauważyć, jeśli chodzi o płynność finansową między 2023 r. a 2022 r. i planowaną na 2024 r., to jest to kwestia związana m. in. ze wzrostem po stronie aktywów obrotowych spółki.

Wszystkie trzy podstawowe wskaźniki rentowności, czyli rentowność sprzedaży, rentowność majątku, jak i rentowność kapitałów własnych w Porcie Gdańsk są odzwierciedleniem prowadzonych działań. Zwrot z kapitału własnego, który planujemy na 2024 r. jest efektem podjętych działań zarówno po stronie inwestycji, jak i w zakresie sprze-

daży zarówno w kontekście opłat portowych, jak i przeładunkowych. Szacujemy, że rentowność sprzedaży wyniesie w 2024 r. blisko 36%. Jeśli chodzi o rentowność kapitałów własnych, to szacujemy, planujemy, że w roku 2024 wyniesie ona blisko 13 gr z każdej złotówki zainwestowanego kapitału własnego.

To, czym chcielibyśmy się pochwalić i co naszym zdaniem wymaga bardzo wyraźnego zaakcentowania, to fakt, że w roku 2023 moc przeładunkowa wynosiła w zaokrągleniu 81 mln ton, czyli rok do roku wzrost o blisko 13 mln zł. Planujemy utrzymać ten poziom również w roku 2024, biorąc pod uwagę zarówno wskaźniki makro, jak i mikro i sytuację geopolityczną.

Jeśli chodzi o strukturę kosztów, to największy udział w strukturze kosztów mają pozycje dotyczące usług obcych, które świadczone są przez kontrahentów, ale także zużycia materiałów i energii. Jeśli mówimy o zużyciu energii elektrycznej, to ona kreuje ten koszt. Rok do roku wzrost kosztów działalności operacyjnej, to jest w zaokrągleniu 33 mln zł, przy czym, co warto podkreślić i pozytywnie ocenić, to fakt, że dynamika wzrostu kosztów była niższa od dynamiki wzrostu przychodów ze sprzedaży, co korzystnie wpływa na kształtowanie się rentowności spółki.

Jeśli chodzi o wskaźniki w grupie kapitałowej Portu Gdańsk, to one potwierdzają dobrą sytuację finansową z punktu widzenia oceny płynności finansowej spółek tworzących grupę kapitałową i nie mamy tutaj trudności ze spłatą zobowiązań bieżących. To samo, jeśli chodzi o wskaźniki rentowności w grupie kapitałowej, biorąc pod uwagę wyniki za 9 miesięcy, ponieważ trwa jeszcze rozliczenie roku w spółkach córkach grupy. Stąd też, aby dotrzymać porównywalności, przedstawiam dane za 9 miesięcy, począwszy od roku 2020 do roku 2023. Co również należy pozytywnie ocenić – mamy wzrost wskaźników rentowności sprzedaży majątku i kapitałów własnych, natomiast zależność pomiędzy tymi wskaźnikami jest odzwierciedleniem sytuacji, w której trwają prace inwestycyjne i modernizacyjne, których skutków, efektów w postaci zwrotu z kapitału, należy oczekiwać w przyszłości.

Krótkie informacje na temat danych finansowych zostały zaprezentowane w uproszczonym rachunku wyników grupy. Patrząc na wynik finansowy netto w grupie kapitałowej za 9 miesięcy rok do roku jest to również wzrost o 78%, co należy ocenić pozytywnie. Wynik netto w grupie w 2023 r. to w zaokrągleniu 295 mln zł – to jest za 9 miesięcy. Wyniki ostateczne są jeszcze w trakcie wyznaczania.

W tej chwili oddam głos mojemu koledze, który opowie państwu o przedsięwzięciach inwestycyjnych.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Dzień dobry. Stefan Rudnik, dyrektor Pionu Inwestycji. Chciałbym pokrótce przedstawić główne przedsięwzięcia inwestycyjne spółki Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Jeśli chodzi o wartość nakładów, które Port Gdańsk przeznaczył na inwestycje i remonty w ubiegłym roku, to wyniosła ona 169,509 mln zł netto. Wartość nakładów, którą przeznaczymy w roku 2024, a właściwie planujemy przeznaczyć w bieżącym roku na inwestycje i remonty, powinna wynieść ok. 235,6 mln zł. Tylko słowem wstępu – łącznie w latach 2018–2023 zarząd Portu Gdańsk przeznaczył ok. 1,3 mld zł nakładów właśnie na inwestycje i remonty.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nakładów własnych?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Nakładów własnych wraz z środkami unijnymi, ale nie ma w tym np. nakładów na inwestycje, których dokonywał Baltic Hub jako nasz kluczowy partner przy budowie terminala kontenerowego.

Wśród tych takich kluczowych inwestycji, które zakończyliśmy chwilę temu, bo w roku 2021, warto odnotować inwestycję, która polegała na modernizacji toru wodnego i rozbudowie nabrzeży, która miała na celu poprawę żeglugi w porcie wewnętrznym. W ramach tego projektu przebudowaliśmy 5 km nabrzeży i zmodernizowaliśmy 7 km toru wodnego w porcie wewnętrznym. To był nasz największy projekt w ostatnich latach. Jego wartość to 590 mln zł netto. Ten projekt zrealizowaliśmy przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 85%.

Drugim takim znaczącym projektem, który zakończył się również w 2021 r. i cały czas przynosi efekty, ponieważ była to rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w porcie zewnętrznym w Gdańsku, czyli tak naprawdę infrastruktura dostępowa do portu zewnętrznego, do Portu Północnego i do zaplecza Baltic Hubu. To była inwestycja, którą zrealizowaliśmy w czerwcu 2021 r. nakładem 166 mln zł. W ramach tej inwestycji wykonaliśmy przebudowę i budowę ok. 7 km dróg, w tym 4 wiadukty. Wykonaliśmy zakres kolejowy tej inwestycji, który obejmował przebudowę i budowę prawie 10 km sieci kolejowej, w tym m.in. 16 rozjazdów.

Jeśli chodzi o projekty, które niedawno zrealizowaliśmy, czyli zakończyliśmy je w zeszłym roku, to wartym odnotowania jest projekt, który zrealizowaliśmy na zapleczu nabrzeża przemysłowego. Była to rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej. W ramach tego projektu w listopadzie 2023 r. otrzymaliśmy nową infrastrukturę drogową o długości 1,6 km i nową infrastrukturę kolejową o łącznej długości ok. 6 km. Ta inwestycja pomogła nam w znacznym stopniu skomunikować właśnie rejon nabrzeża przemysłowego i właściwie umożliwi nam komercjalizację kolejnych, do których tak naprawdę wcześniej nie było dojazdu. Mamy w planach komercjalizację ok. 10 ha terenu przyległego, znajdującego się tak naprawdę pomiędzy układem kolejowym a układem drogowym, zrealizowanym w ramach tego projektu. Ten projekt też był realizowany przy wsparciu funduszy unijnych w wysokości 20% i jego wartość to 83 mln zł.

Kolejny projekt, który zrealizowaliśmy w ubiegłym roku i zakończyliśmy go w lipcu 2023 r., to dużo mniejszy projekt, ale on też pomoże nam skomercjalizować obszary, które do tej pory były niedostępne. W ramach tego projektu przebudowaliśmy ok. 350 m drogi wewnętrznej, z tym że wykonaliśmy też wszelkie przyłącza, wykonaliśmy też sieć kanalizacji deszczowej ze zbiornikiem retencyjnym, aby przyszły dzierżawca terenów przyległych już nie musiał borykać się z tym tematem. Są to tereny, które w porcie zewnętrznym na pewno będą kluczowymi pod kątem wynajmu, bo są na zapleczu Baltic Hub, są w niedalekiej odległości.

Chciałbym teraz przejść do projektu, który jest przed nami. Planujemy projekt, który zakłada przebudowę czterech nabrzeży. Jest to projekt o nazwie: poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego Onshore Power Supply dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T. To tak naprawdę jest rozwinięcie projektu modernizacji toru wodnego i nabrzeży, o którym mówiłem na początku. W ramach tego projektu przebudujemy ok. 2 km nabrzeży i w ramach tego projektu znajdują się: Nabrzeże Bytomskie, Nabrzeże Rudowe, Nabrzeże Wiślane oraz Nabrzeże Węglowe. Całość tego projektu powinna zamknąć się w kwocie szacowanej ok. 700 mln zł. Przy czym dofinansowanie w ramach programu CEF 2, to 85% wartości całości projektu.

Może nie wchodząc już w szczegóły każdego z tych projektów, to pokażę tylko na slajdach, o których nabrzeżach mówimy. Pierwsze z tych nabrzeży to Nabrzeże Bytomskie o długości 204 m. Tutaj jesteśmy w największym stopniu dojrzałości, jeśli chodzi o przygotowanie do realizacji, bo jesteśmy praktycznie w przededniu podpisania umowy. Tak samo, jak w przypadku Nabrzeża Rudowego – tutaj wykonawca został już wybrany i uzupełnia dokumenty, które pozwolą nam na podpisanie umowy i realizację tego projektu od drugiego kwartału. Chcielibyśmy zakończyć te dwa projekty w trzecim kwartale 2026 r. Kolejnym z projektów, który wchodzi właśnie w zakres projektów objętych dofinansowaniem CEF-2 jest przebudowa Nabrzeża Wiślanego. To jest największy z tych projektów. W ramach tej inwestycji przebudujemy 920 m bieżących nabrzeża, które w tej chwili jest w takim stanie, że jego część jest wyłączona z eksploatacji, dlatego liczymy na to, że szybko uda się rozstrzygnąć postępowanie przetargowe, natomiast jesteśmy tutaj w procedurze odwoławczej, tak że czekamy na rozstrzygnięcia. Chcielibyśmy rozpocząć roboty budowlane w 2024 r. i zakończyć z końcem roku 2027. Jest to dla nas jeden z kluczowych projektów, jeśli chodzi o port wewnętrzny, bo to jest największe nabrzeże, które przeznaczyliśmy do realizacji w najbliższym czasie. Wartość tego zadania to jest 220 mln, jeśli chodzi o część nabrzeżową. Ta część jest realizowana ze wsparciem finansowania przez Unię Europejską. Natomiast część tego projektu, która jest drugą linią, można ją tak nazwać, czyli infrastruktura kolejowa i drogowa oraz place

składowe, realizujemy własnymi nakładami. Jest to zaprogramowane w ramach jednego przetargu. Natomiast tę część zarząd portu pokrywa z własnych środków i jest to wartość ok. 143 mln zł.

Kolejny projekt, który realizujemy właśnie ze wsparciem środków unijnych, to jest rozbudowa Nabrzeża Węglowego. Ten projekt jest dojrzały troszkę w mniejszym stopniu, ponieważ trwa tutaj postępowanie przetargowe, które planujemy zakończyć z końcem drugiego kwartału. Chcielibyśmy wtedy otwierać oferty wykonawców, ponieważ w tej chwili trwa dialog i zadawane są pytania do dokumentacji przetargowej. W ramach tej inwestycji przebudujemy 540 m bieżących Nabrzeża Węglowego przy założeniu głębokości technicznej 11,2 m. Projekt ten ma wartość 165 mln zł netto.

Przechodząc do Portu Północnego i Portu Centralnego, to są to kluczowe inwestycje Zarządu Portu, o których chwilę opowiem. Ten obszar dedykowany budowie Portu Centralnego był dwukrotnie objęty procedurą postępowania mającego na celu wybór dzierżawcy terenu, na którym w wyniku zalądowienia obszaru morskiego położonego w obrębie Portu Gdańsk, powstanie terminal lub też terminale. Pierwsze z tych postępowań zostało wygrane przez spółkę Baltic Hub. Konkurs pozwolił na realizację budowy terminala T3, który w tej chwili się realizuje. Na slajdzie w prawym górnym rogu widać wizualizację rozbudowy Baltic Hub. Na czerwono zaznaczono obszar właśnie terminala T3. Kolejne postępowanie zostało ogłoszone w marcu 2022 r. i tereny objęte tym postępowaniem również obejmują w tym przypadku tereny Portu Centralnego. W ramach pierwszego etapu postępowania zostało ono rozstrzygnięte 23 grudnia 2022 r. Pierwotny termin na składanie ofert wiążących w ramach drugiego etapu tego postępowania, wyznaczony został na dzień 23 maja 2023 r. Natomiast obecnie na prośbę uczestnika postępowania, spółka zdecydowała o wydłużeniu terminu uzupełniania oferty wiążącej do dnia 5 kwietnia 2024 r. Przewidujemy, że rozmawiamy tutaj o terminalu instalacyjnym T5. Natomiast procedura przetargowa musi się zakończyć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie bardzo to zrozumiałem. Czy może pan powtórzyć?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

W tej chwili jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego na dzierżawę terenu pod T5 i na prośbę uczestnika postępowania, spółka zdecydowała o wydłużeniu terminu do dnia 5 kwietnia na uzupełnienie oferty wiążącej, ponieważ jest ona niekompletna. Natomiast z punktu widzenia strategii portu, to oczywiście zależy nam na tym, żeby powstał terminal T5.

Tutaj tylko krótki slajd o terminalu T3 powstającym na terenie portu zewnętrznego. Jeśli chodzi o ten terminal T3, terminal kontenerowy o powierzchni 36 ha, to w tej chwili zaawansowanie prac jest na poziomie 40%. W tej chwili trwają prace związane z wzmocnieniem podłoża i fundamentowaniem obiektów. Wchodzimy w etap prac konstrukcyjnych. Wykonywane są prace żelbetowe. Zakończenie tej inwestycji planowane jest na grudzień 2025 r. Wartość tej inwestycji to ok. 2 mld zł. Natomiast nie są to nakłady Zarządu Portu. To jest inwestycja realizowana na terenie Zarządu Portu. Natomiast nakłady finansowe są ze strony naszego kontrahenta – Baltic Hub.

Wspomnę tylko o kluczowym projekcie z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa, który będzie realizowany w granicach administracyjnych Portu Gdańsk. To jest projekt budowy terminala FSRU w Gdańsku. Natomiast tę inwestycję prowadzi GAZ-SYSTEM. Oczywiście układ falochronów osłonowych jest po stronie Urzędu Morskiego Gdynia. My, jako Zarząd Portu, oczywiście jesteśmy w dialogu technicznym, jeśli chodzi o kształt stanowiska, natomiast inwestorem jest GAZ-SYSTEM. W tej chwili, w lutym GAZ-SYSTEM uzyskał decyzję środowiskową, więc wszystko idzie w dobrym kierunku.

Kolejną inwestycją, o której również można powiedzieć, że jest kluczową pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, jest budowa stanowiska W. Tę inwestycję będziemy realizować wspólnie ze spółką Naftoport i tutaj zaangażowanie, jeśli chodzi o nakłady Zarządu Portu, to ok. 200 mln zł. Natomiast zaangażowanie po stronie spółki Naftoport, to kwota ok. 300 mln zł netto. Jeśli chodzi o harmonogram, to planujemy

zakończyć tę inwestycję w roku 2028. W tej chwili trwają prace projektowe. Przewidujemy, że pozwolenie na budowę otrzymamy w drugim kwartale 2025 r.

Wracamy do inwestycji własnych Zarządu Portu. Tutaj krótko powiem, że w planie jest kolejny etap rozbudowy Nabrzeża Węglowego, natomiast jest to projekt bardziej odsunięty w czasie, który chcemy rozpocząć w realizacji w kwietniu 2027 r. i zrealizować go w ok. 2 lata nakładem 230 mln zł. To jest dokończenie pierwszego etapu rozbudowy Nabrzeża Węglowego, które będzie realizowane przy wsparciu funduszy unijnych i jest teraz w przetargu. Nie pozyskaliśmy jeszcze funduszy, ale będziemy się o to starać. Projekt jest w fazie opracowywania dokumentacji projektowej.

Wspomnę jeszcze krótko, że planujemy też przebudowę historycznego budynku – Poczty Morskiej przy Nabrzeżu Wiślanym. Tutaj jesteśmy w dialogu z konserwatorem zabytków. W zależności od tego, jakie będą wytyczne, to na tym będziemy budowali harmonogram. Natomiast bardzo zależy nam na tym, żeby ten budynek zyskał dawną świetność.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Budynek Poczty Morskiej, ale też Poczty Polskiej.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Tak.

Ostatnia inwestycja, o której chcieliśmy wspomnieć, to jest rozbudowa terminala kontenerowego w Porcie Północnym. To jest rozbudowa Baltic Hubu o fazę T2D na działce ok. 6,5 ha, to jest działka lądowa. Baltic Hub planuje rozbudowę o nowe place składowe, parkingi, budynek biurowy. Część z tego projektu została już zrealizowana w postaci magazynu CFS i układu torowego bocznicy kolejowej, która akurat jest zlokalizowana bliżej terminala T1. Wartość całej inwestycji to 77,5 mln zł. Planujemy zakończyć tę inwestycję w trzecim kwartale roku 2025. W tej chwili Baltic Hub jest już w trakcie pozyskania pozwolenia na budowę placów składowych na obszarze 6,5 ha przyległego do terminala T2.

To wszystko, jeśli chodzi o Zarząd Portu. Dziękujemy bardzo.

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Jeśli mogę, to chciałbym jeszcze dodać i uzupełnić, co warto podkreślić, że jeśli chodzi o źródła finansowania naszej działalności, to są to środki unijne, o czym wspominał kolega, oraz reinwestowane przez nas środki własne, co niewątpliwie ma wpływ na dobrą kondycję spółki i fakt, że jako Port Gdańsk jesteśmy w grupie TOP10 najlepszych portów i najlepiej, najprężniej rozwijających się. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor jest zbyt skromna. Według danych za poprzedni rok, jesteśmy ósmym portem w Unii Europejskiej i najszybciej rozwijającym się portem w Unii Europejskiej w okresie ostatnich dziesięciu lat. Więc wielkie gratulacje na państwa ręce.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Tylko dodam, że jeśli chodzi o wolumen, to urośliśmy o 19% rok do roku.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Panie ministrze, który teraz port?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To decyzja pana przewodniczącego. Jak pan sobie życzy…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może bliżej jest Port w Gdyni. Idziemy po kolei. Bardzo prosimy.

Dyrektor ds. handlowych ZMP Gdynia Maciej Krzesiński:

Dzień dobry państwu, panie przewodniczący, panie ministrze. Witam serdecznie, Maciej Krzesiński, dyrektor ds. handlowych Portu Gdynia. Ze mną jest dzisiaj jeszcze pani Katarzyna Helbowicz-Wojciechowska, zastępca dyrektora ds. rozwoju i pan Leszek Jurczyk, dyrektor ds. rozwoju. Pozwolę sobie pokrótce przedstawić sytuację finansową Portu w Gdyni oraz sytuację przeładunkową, jaką mieliśmy w ubiegłym roku, natomiast kolega Leszek Jurczyk przedstawi państwu aktualny stan inwestycyjny oraz plany

inwestycyjne portu. Postaramy się zrobić to kompaktowo, tak jak kompaktowy i dobrze zarządzany jest Port w Gdyni.

Może ten spis treści zrobimy troszkę dalej. O, tutaj będzie więcej informacji na temat tego, jak wygląda sytuacja finansowa spółki. Jak widać, jest ona bardzo dobra. W ubiegłym roku zysk spółki wyniósł ponad 100 mln zł. To są wstępne dane szacunkowe, ponieważ jesteśmy jeszcze na ukończeniu audytu przez biegłego. Osiągnęliśmy zakładane cele. Wzrost wyniósł 24% rok do roku. Myślę, że jest się czym chwalić. Jeśli chodzi o kwestię struktury przychodów, to tak jak widać, 40% to są przychody z tytułu najmu, ok. 30% to są przychody z tytułu opłat portowych i z pozostałych przychodów mamy pozostałą część naszych przychodów. Wskaźnik płynności, który państwo widzą, jest on zaznaczony, skoczył w ubiegłym roku bardzo wysoko. To wynika z takiego troszkę nadzwyczajnego zdarzenia, jakie zadziało się w naszym porcie, czyli otrzymaliśmy długo oczekiwane dokapitalizowanie spółki, można powiedzieć, że w zasadzie zakończyliśmy cały proces, co z kolei przełoży się wydatnie na inwestycję w budowę falochronów, o których szerzej powie kolega. Jak widać kondycja spółki jest bardzo dobra. Ona utrzymuje się w stałym wzroście od kilku lat. Myślę, że jest to dobry prognostyk na kolejne lata, tym bardziej że tych wydatków inwestycyjnych będzie bardzo dużo, stąd też duże zapotrzebowanie na zysk, który tylko przypomnę, że porty reinwestują w całości w inwestycje w port, czyli w miejsce, w którym się znajdujemy.

Tutaj są informacje finansowe na temat grupy kapitałowej. Podane są za trzy kwartały. Podobnie, jak prezentował to Port Gdańsk, bo nie spłynęły jeszcze dane ze wszystkich spółek kapitałowych, nie wszystkie dane są zweryfikowane w stu procentach, więc nie chcemy posługiwać się domysłami, a bardziej tym, co jest pewne. Jak państwo widzą, mamy wzrost zysków i przychodów generowanych przez całą grupę kapitałową. Wskaźnik płynności również utrzymywany jest na bardzo przyzwoitym poziomie, można powiedzieć, że praktycznie wzorcowym.

Jeśli chodzi o same przeładunki, to można powiedzieć, że w Porcie Gdynia ta zmiana nastąpiła w sposób konsekwentny – tak jak dzieje się to już od kilku lat. Jak państwo mogą zauważyć na tym wykresie, mamy kolejny ruch wzrostowy. W ostatnich latach to jest praktycznie 50% wzrostu całkowitego. Jesteśmy jednym z niewielu portów na Bałtyku, niewielu w Europie, który od tych kilku lat ma systematyczne wzrosty. Nie zaszkodziła nam ani pandemia, ani wojna na Ukrainie. Szanowni państwo, wynika to przede wszystkim z tego, że Port Gdynia cały czas zachowuje swój charakter uniwersalności. Jeżeli chodzi o nasze terminale, bo to trzeba podkreślić, że jest to duża zasługa terminali, to najemcy terminali dosyć elastycznie przeskakują między grupami ładunkowymi. Jeżeli było duże zapotrzebowanie na węgiel, to bardzo elastycznie przestawiliśmy się na węgiel, chociaż mówiąc uczciwie, Port Gdynia swego czasu stopniowo wychodził z węgla. Natomiast, jeśli było takie zapotrzebowanie, to szybciutko się przestawiliśmy. W momencie, kiedy było zapotrzebowanie na zwiększenie ilości przeładunku zboża, to również szybciutko się na to przestawiliśmy. Może inaczej, nie przestawiliśmy się, bo zboże zawsze było mocne w Porcie Gdynia, natomiast w znaczący sposób staraliśmy się zwiększyć poprzez działania operacyjne terminali i również pewne działania organizacyjne zarządu portu oraz możliwości przeładunkowe zboża i to też się udało, czego efektem są chociażby właśnie te wzrosty. Jeżeli jedna grupa ładunkowa u nas spada, to bardzo elastycznie zastępujemy ją inną grupą ładunkową, stąd też jest ta bardzo ważna cecha Portu w Gdyni, jaką jest ta uniwersalność. Do tego doszły też paliwa, czyli taka elastyczna reakcja na czynniki rynkowe, wykorzystanie tego, co dzieje się na rynku. Nie traktowanie tego jako zagrożenia, tylko bardziej jako szansę do wykorzystania. Dlatego w ubiegłym roku osiągnęliśmy przeładunek na poziomie ponad 29 mln ton. Mamy troszkę taki niedosyt, że nie udało się przekroczyć tych 30 mln ton, ale popracujemy nad tym w tym roku.

Jeśli chodzi o ruch pasażerski, który w Gdyni też jest niemały, to tutaj widać to tąpnięcie, które mamy w 2020 r., to jest oczywisty efekt pandemii. Cały czas odbudowujemy się po tym roku. Nie osiągnęliśmy jeszcze wyniku z 2019 r. Było to trudne przez konflikt ukraiński. Niemniej jednak widać, że ten ruch pasażerski stale się u nas odbudowuje. Wynika on u nas z dwóch rzeczy: po pierwsze, jest to duży ruch promowy, może nie tak

duży jak u kolegów i koleżanek w Świnoujściu i Szczecinie, a przede wszystkim w Świnoujściu, ale jest to ruch znaczący i on będzie nam stopniowo wzrastał, dlatego że mamy nadzieję na uruchomienie już na przełomie tego i następnego roku kolejnej linii żeglugowej, jeżeli chodzi o promy. Wchodzą nam kolejne ładunki ro-ro. Ten ruch będzie nam stopniowo wzrastał. Powoli wracają do nas też statki pasażerskie. W naszym porcie mamy największe statki pasażerskie, jakie wpływają na Bałtyk. Ten ruch pasażerski systematycznie rośnie, tudzież wraca do poziomu sprzed pandemii.

Jeśli chodzi o samą strukturę ładunkową, to powiem pokrótce, aby byli państwo zorientowani. Jesteśmy portem o charakterze drobnicowym, czyli ponad 50% przeładunków w naszym porcie to jest drobnica, z czego znacząca część tego są to kontenery. Można powiedzieć, że jest to nasza specjalizacja. Kontenery są dla nas bardzo ważne, podobnie jak w Porcie Gdańsk. Jesteśmy portami, które zdecydowanie się uzupełniają. Może powiem nieco kolokwialnie, ale nie ma mocnych na Bałtyku na Gdynię i Gdańsk. Razem stanowimy naprawdę olbrzymie zaplecze, olbrzymi hub przeładunkowy. Te porty należy zawsze rozpatrywać razem, nigdy osobno, z uwagi na to, że nawet z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa nie należy lokować się tylko i wyłącznie w jednym porcie, co państwo doskonale wiedzą. Podobnie robi to wojsko, podobnie trzeba to robić z ładunkami. Te ładunki kontenerowe również powinny być dywersyfikowane i tak się dzieje w Gdyni i w Gdańsku, a pewnie niebawem tak będzie się działo w większym zakresie w Świnoujściu. Jeżeli chodzi o pozostałe ładunki, to tak jak państwu mówiłem – jesteśmy największym zbożowym portem na Bałtyku, stąd też duży udział zboża w naszym portfelu. Bardzo duży udział, szczególnie ostatnio bardzo mocno rośnie, to jest to charakterystyka grupy ładunkowej: ropa i przetwory naftowe. Tak dokładnie to w Gdyni przeładowujemy produkt gotowy, czyli olej napędowy. To jest to, co my głównie robimy w Gdyni, nie przeładowujemy surowca jako takiego. W Gdyni przeładowuje się olej napędowy, a nie wszyscy o tym wiedzą, więc warto to podkreślić, dlatego że Gdynia jest głównym oknem importowym, jeśli chodzi o ten towar, co zapewnia też bezpieczeństwo energetyczne w naszym kraju. Co więcej, zgodnie z tym, co kolega powie za chwilę, przewidujemy stosowne inwestycje, a to wynika z bardzo ścisłej współpracy z grupą PERN. Węgiel i koks to jest to grupa bardziej fluktuująca. Rudy przeładowujemy w niewielkim stopniu. Inne, masowe i drewno są to już bardziej niszowe ładunki, aczkolwiek, tak jak mówiłem, jesteśmy uniwersalni, więc robimy wszystko.

Jeśli chodzi o inwestycje, to oddaję głos koledze Leszkowi Jurczykowi.

Dyrektor ds. Strategii i Rozwoju Portu ZMP Gdynia SA Leszek Jurczyk:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni posłowie, dyrektorzy, wszyscy tu obecni, nazywam się Leszek Jurczyk i jestem dyrektorem ds. strategii i rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Mam takie szczęście, że od 45 lat zajmuję się realizacją inwestycji w porcie. Takim naszym najważniejszym i najbardziej strategicznym zadaniem inwestycyjnym jest budowa portu zewnętrznego. O konieczności budowy portu zewnętrznego mówiło się jeszcze zanim przyszedłem do pracy – pierwsze opracowania powstały w latach 60. Natomiast praktycznie od 2018 r. sprawa budowy portu zewnętrznego nabrała rumieńców i bardzo mocno przyspieszyła. W tej chwili, przy udziale i wsparciu Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej prowadzimy wybór przyszłego operatora w procedurze PPP. Obecnie jest to największa taka procedura w Polsce. Chcemy wybudować ten port na zewnątrz. Mamy bardzo duże zaawansowanie tego projektu, ponieważ mamy koncepcję, mamy decyzję lokalizacyjną poprzedzoną decyzją środowiskową na cały zakres portu zewnętrznego, jak również mamy kompletne badania geologiczne, dokumentację geologiczną zatwierdzoną przez ministerstwo klimatu i właśnie w tej chwili rozpoczęliśmy procedurę wyboru wykonawcy w procedurze „zaprojektuj i wybuduj" falochronów osłonowych, które za chwilę też jeszcze omówię. Docelowo tak mniej więcej będzie wyglądał ten port zewnętrzny. Jego powierzchnia to 150 ha. Przeznaczenie głównie na działalność kontenerową, ale nie tylko. Najważniejszą rzeczą jest to, że będzie to port głębokowodny, ponieważ obecne wejście do Portu Gdynia, jak i poszerzone wejście wewnętrzne, nie gwarantują stuprocentowego wejścia wewnątrz do portu dużych statków oceanicznych, pomimo tych robót

czerpalnych, które zrobiliśmy. Tylko taki głębokowodny port na zewnątrz w granicach administracyjnych portu, ale poza falochronami, które są w tej chwili obecne, może umożliwić prowadzenie takiej działalności. Wyliczyliśmy, że ok. 400 osób znalazłoby nowe miejsca pracy na tym areale, a w otoczeniu biznesowym ponad 7 tys. Bierzemy tutaj pod uwagę wszystkie firmy spedycyjne, samochodowe, urzędy celne itd.

Oczywiście przy porcie zewnętrznym ciągle mówi się: no dobra, ale jak dojedziemy do tego portu zewnętrznego? Od strony lądu musimy dojechać drogą, jak i koleją. W naszym przypadku te kwestie są już praktycznie rozwiązane. Wspomnę tylko o zadaniu inwestycyjnym, które prowadziło na terenie portu PKP PLK – to jest w ramach poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdynia została przebudowana cała stacja kolejowa Gdynia Port za 1,8 mld zł. W tej chwili te roboty, aby doprowadzić kolej do portu zewnętrznego prowadzone są przez Budimex i już są na ukończeniu. To są te czerwone linie torowisk kolejowych do terminala. Na terenie portu zewnętrznego planujemy dwa tory dojazdowe, a jeżeli chodzi o dojazd drogowy, to już się w tej chwili projektuje, bo wybraliśmy biuro projektowe, które projektuje układ drogowy, ten element fioletowej „S” do takiego miejsca, gdzie będzie zalądowiony obszar, który został zakupiony od stoczni Nauta.

To jest kwestia pokazania, gdzie będą budowane falochrony w oparciu o przetarg, który jest ogłoszony. W dniu 18 marca, czyli już niebawem, będzie otwarcie ofert na budowę tych falochronów w procedurze „zaprojektuj i wybuduj”. Szacunkowy koszt to ok. 670 mln zł. Jeżeli chodzi o ten dostęp drogowy i kolejowy, to szacujemy go na 250 mln zł.

Ale to nie wszystko, bo oprócz portu zewnętrznego, który jest naszą strategiczną inwestycją, kończymy rozpoczęty w perspektywie finansowej do 2022 r., czyli od 2014 do 2022 r., w ramach POIiŚ… Zarząd Portu Gdynia prowadził cztery takie poważne roboty, inwestycje. Trzy z nich są już zakończone, to prawdopodobnie wszyscy wiedzą. Powstanie nowego terminala promowego przy ulicy Polskiej, przy Nabrzeżu Polskim. W tej chwili obsługuje największe na Bałtyku promy na trasie Gdynia–Karlskrona przez operatora Stena Line. To są promy o długości 240 m i ponad 3.5 km linii załadunkowych. To zadanie jest skończone i już jest eksploatowane.

Kolejnym takim zadaniem, które było realizowane w ramach tego programu POIiŚ, to był odbiór ścieków ze statków pasażerskich i z promów, łącznie z budową specjalnej oczyszczalni ścieków. To zostało zakończone i wszystko działa. Jesteśmy portem, który posiada już stałą infrastrukturę do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich, a trzeba sobie z tego zdawać sprawę, że z takiego statku pasażerskiego jednorazowe zdanie ścieków może sięgać nawet 800 m^3.

Kolejnym takim zadaniem inwestycyjnym była rozbudowa infrastruktury kolejowej do zachodnich obszarów portu. Oczywiście została już zakończona i rozliczona. W tej chwili trwa końcowy audyt tego przedsięwzięcia. Wartość tego przedsięwzięcia wynosi ok. 70 mln zł.

Jeszcze jedna dosyć istotna sprawa związana z tym terminalem promowym, mianowicie po raz pierwszy w Polsce został uruchomiony system zasilania statków w czasie postoju przy terminalu promowym. To jest tzw. OPS, który umożliwia zasilanie tych dużych promów, jak i wszystkich innych na poziomach 11 KV z mocą 3 MW. Co jest ważne, to on ma możliwości zasilania zarówno 50, jak i 60 Hz. Jest to pierwszy OPS w Polsce o takiej mocy i takich parametrach.

Wrócę do tego zadania pogłębiania akwenów wewnętrznych, dlatego że ono jeszcze się toczy, ono obejmowało pogłębianie kanału portowego, czyli ten niebieski obszar, do 16 m z dotychczasowych 13,5 m, także znaczne pogłębianie, bo o 2,5 m. Te roboty pogłębiarskie są już zakończone, ale żeby można było je wykonać, to musieliśmy przebudować konstrukcje Nabrzeża Włoskiego, Nabrzeża Słowackiego i Nabrzeża Norweskiego. Aby obsługiwać duże statki musielibyśmy i musimy jeszcze przebudować, a w zasadzie zakończyć przebudowę Nabrzeża Indyjskiego i Nabrzeża Helskiego I, tak aby uzyskać głębokość 15,5 m przy tych nabrzeżach. Koszt wszystkich robót – już wykonanych i przyszłych tego zadania inwestycyjnego wynosi ok. 1 mld zł. Należy także podkreślić, że w ramach tego zadania, Urząd Morski w Gdyni za 137 mln zł wykonał pewien etap, mianowicie

pogłębienie i poszerzenie toru podejściowego do Portu Gdynia na długości ponad 3 km i z szerokości 150 m na 280 m, i do głębokości 17 m. Jest to zasługa Urzędu Morskiego w Gdyni, poprawiająca nam dostęp do portu od strony wody.

Kolejnym zadaniem inwestycyjnym, które jest prowadzone w tej chwili i jest już zrealizowane w 70%, ale na etapie prac przygotowawczych, czyli dokumentacyjnych, na które dostaliśmy dofinansowanie w ramach CEF. Jest to zadanie, które nazywa się: rozbudowa infrastruktury dostępowej w Porcie Gdynia i składa się z trzech faz, mianowicie: rozbudowa infrastruktury w Basenie IV, czyli tuż przy terminalu promowym, a chodzi nam o to, żeby mieć już przygotowaną dokumentację dla ewentualnej rozbudowy tego terminala o jeszcze jedno stanowisko promowe, umożliwiające obsługę przez większą liczbę operatorów, niż była planowana wcześniej. Faza druga, to jest zalądowienie Basenu V i wynika to z konieczności obsługi statków typu ro-ro. Ten obszar Basenu IV i V jest właściwie jedynym takim, który obsługuje ro-ro w Porcie Gdynia. Nasi dotychczasowi operatorzy wprowadzają coraz większe statki, które mają coraz większe i szersze rampy, dlatego też musimy wybudować nowe rampy na nowym zalądowieniu tego obszaru wodnego. Faza trzecia, to jest dostęp drogowy i kolejowy do tych Basenów, czyli tzw. ulica Przelotowa przez dawne tereny stoczni. Nie są to tereny należące do Morskiego Portu Gdynia, ale będące oczywiście w obszarach administracyjnych Portu Gdynia. Praktycznie rzecz biorąc, gdy tylko będziemy mieli tę dokumentację, to będziemy chcieli jak najszybciej pretendować o tę dokumentację, o środki unijne, ponieważ ten projekt będzie można fazować, jak tutaj widać, a jednocześnie będzie on bardzo dojrzały, co może być nawet podstawą do ubiegania się, o jakieś środki, które będą z KPO.

Kolejnym takim projektem, który miał być już realizowany wcześniej, ale z różnych względów to odkładaliśmy, jest terminal intermodalny, to jest ta ciemnoniebieska kreska, w zachodnim obszarze portu. Będzie to terminal, który na wyposażeniu będzie miał dwa tory ładunkowe o długości 750 m, tor dojazdowy, tor komunikacyjny. Będą przy nim place manewrowe itd. Planowany koszt to 70 mln zł. Tutaj udało nam się uzyskać już aprobatę Unii Europejskiej na 70% dofinansowanie, czyli z funduszu Military Mobility możemy dostać prawie 38 mln zł, dlatego że ten terminal będzie jedynym terminalem, który będzie zakończony specjalnymi rampami czołgowymi o takich nośnościach, które wytrzymują przeładunek czołgów o masie 120 ton. W tej chwili czekamy na pozwolenie na budowę i jak tylko je otrzymamy, to organizujemy przetarg na wybór wykonawcy robót, żeby jak najszybciej je rozpocząć.

To co jest istotną sprawą, o której mówił tutaj dyrektor Krzesiński, jest stanowisko przeładunku paliw płynnych. To co jest na tym zdjęciu, to jest istniejące stanowisko przeładunku paliw płynnych. Ma ono ponad 45 lat swojej działalności, jest ciągle modernizowane, ciągle pogłębiane i remontowane, tak aby utrzymać możliwości wyładunku z tankowców, bo jest to tylko i wyłącznie relacja importowa oleju napędowego, który składowany jest w odległości ok. 13 km od tego stanowiska w głąb gminy Kosakowo. Jest to baza nr 21, firmy PERN, gdzie znajdują się zbiorniki. Problemem tej lokalizacji, jak i warunków technicznych obecnego stanowiska jest to, że może ono obsługiwać tylko statki o pojemności 30 tys. ton. Chcemy to zwiększyć, bo takie jest ciśnienie kontrahentów, zarówno PERN, jak i dostaw oleju napędowego do prawidłowego utrzymywania gospodarki narodowej. Chcemy zwiększyć możliwości tego stanowiska, a właściwie przebudować to stanowisko, tak aby można było obsługiwać tankowce o pojemności 170 tys. ton. To jest duże przedsięwzięcie. Po lewej stronie pokazane jest, w którym miejscu będzie się ono znajdowało – też przy falochronie. W tej chwili trwają już prace nad wykonaniem Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, jak również prace nad uszczegółowieniem projektu budowlanego, w którym duże znaczenie ma kwestia ochrony pożarowej i spełnienie wszystkich walorów bezpieczeństwa.

Kolejnym takim zadaniem logistycznym jest dolina logistyczna. To jest obszar ponad 260 ha w gminie Kosakowo. Generalnie są to nieużytki, które w 2020 r. decyzją ministra zostały objęte granicami administracyjnymi Portu Gdynia i chcemy to zagospodarować. To nie jest duża odległość od portu, bo w linii prostej jest to ok. 1,5 km. W pierwszej kolejności szczególnie chcieliśmy wykonać taki centralny parking, na który można byłoby kierować wszystkie samochody ciężarowe, które ciążą z A1 i z obwodnicy do Portu Gdynia. Ten parking zdolny byłby do przyjęcia 1200 pojazdów, a stamtąd

za pomocą elektronicznego systemu sterowania ruchem samochodów osobowych byłyby kierowane do poszczególnych terminali. W tej chwili kończymy koncepcję zagospodarowania tego obszaru. Oczywiście to nie jest nasz teren, bo jeszcze nie został wykupiony. W tej chwili to jest greenfield, czyli łąki i teren zielony, ponieważ do tego terenu nie ma jeszcze dojazdu drogowego i kolejowego.

W związku z tym przejdę i powiem dwa słowa na temat projektów dostępowych. Są to projekty, które nie są realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia, ale Zarząd Morskiego Portu Gdynia jest bezpośrednim beneficjentem tych wszystkich spraw. Jest Droga Czerwona, Droga Via Maris, modernizacja linii kolejowej 201 oraz poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdynia, czyli to co robi PLK i o tym już mówiłem.

Droga Czerwona jest nowym połączeniem wszystkich terminali portowych z obwodnicą portową, kiedyś nazywało się to OPAT. W tej chwili jest to projektowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Jest to droga bardzo istotna, ponieważ cały drogowy dostęp do Portu Gdynia od południa Polski odbywa się za pomocą estakady Kwiatkowskiego, która nie spełnia warunków TNT, bo ma tylko osiem ton na oś. W związku z tym jest konieczność wybudowania nowej Drogi Czerwonej. Tutaj pokazana jest konieczność odejścia w lewo na zachód tzw. Drogi Via Maris, to jest też droga krajowa, która prawdopodobnie będzie realizowana przez budżet marszałka województwa. Jest to droga łącząca obwodnicę Trójmiasta aż do Władysławowa.

Kolejną istotną sprawą jest kwestia linii kolejowej. Otóż to, co powiedziałem, czyli ta poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdynia za 1,7 mld zł, za co jesteśmy zobowiązani wobec PLK, że zostało to w końcu zrobione, ale nie będzie to eksploatowane w takim zamiarze, jaki był. Mianowicie co z tego, że mamy ponad 300 rozjazdów i 130 km nowych torowisk, jeśli nie mamy jak wyprowadzić tych ładunków z Gdyni, dlatego że jedyna trasa kolejowa jest przez Trójmiasto, a tam najważniejsza jest oczywiście komunikacja pasażerska. Dlatego też linie ładunkowe na wagonach stoją w porcie i czekają na wolne okno nocne. Dlatego ta linia kolejowa 201, to jest ta stara węglówka, która była budowana do Portu Gdynia, na odcinku od Gdyni do Bydgoszczy, w latach dwudziestych-trzydziestych. Ona jest już projektowana, jest już realizowana. Według informacji, jakie posiadamy od PKP PLK, termin wykończenia to jest 2028 r. Trzymajmy kciuki, żeby to się udało. Jak na razie, to wszystko. Dziękuję bardzo.

Dyrektor ds. handlowych ZMP Gdynia Maciej Krzesiński:

Pozwolę sobie jeszcze krótko uzupełnić. Gdyby dzisiaj państwo spojrzeli na Port Gdynia, to zobaczyliby państwo, że jest to port otoczony przez miasto. Pomijając te inwestycje, o których mówił dzisiaj dyrektor Jurczyk, to dwoma inwestycjami, które mamy wewnątrz portu, to są to tak naprawdę inwestycje w dolinę logistyczną, która jest tak naprawdę na zewnątrz tych obszarów, które dzisiaj są w porcie, chociaż w jego granicach administracyjnych oraz drugą inwestycją jest port zewnętrzny. Trzeba mieć świadomość, że port zewnętrzny to jest inwestycja, która jest już realizowana, dlatego że to nie jest projekt, tylko program inwestycyjny. Tak jak było tutaj pokazane – on jest podzielony na kilka etapów i część z tych etapów jest już na różnym etapie zaawansowania. Oczywiście, jeśli mówimy np. o pirs, który tak naprawdę jest końcowym efektem, który będzie wybudowany, to jest to też inwestycja, która jest skalowalna. To jest pirs o charakterze uniwersalnym i on też będzie służył do przeładunku wojska, do przeładunku szeroko rozumianej drobnicy. Jeśli operator będzie sobie tego życzył, to może być tam przeładowywany offshore, bo w tej chwili projekt jest tak przygotowany, że można to robić – ma wszystkie wymagane na to pozwolenia. Natomiast to zależy już od biznesu. Jeżeli on tak zadecyduje, to tak będzie.

Można powiedzieć, że dzisiaj cały port jest wykorzystywany w stu procentach. Utylizacja i nabrzeży, i tak naprawdę tych terenów, które mamy w porcie, jest na tak wysokim poziomie, że mówiąc kolokwialnie: nie mamy, gdzie wciskać nowych klientów. Albo wybudujemy port zewnętrzny, albo Port Gdynia będzie stopniowo redukowany, jeśli chodzi o wielkość przeładunków, bo nie będzie miał możliwości rozwijać się. Stąd jest potrzeba uwolnienia terenów zewnątrz poprzez budowę i wyjście z portem zewnętrznym, jak sama nazwa mówi, na zewnątrz istniejącego portu. Tak naprawdę to da nam możliwość

złapać oddech inwestycyjny, rozwojowy, żeby port miał możliwości rozwojowe. Tak jak mówiłem – ten port rozwija się już na różnych etapach, bo na etapie czysto projektowym mamy wykonanie tego dostępu drogowego, czyli to, co jest w gestii portu, tak naprawdę załądowienie w Basenie II, które będzie stanowiło punkt wyjścia i drogowy, i kolejowy bezpośrednio na pirs i to już się tak naprawdę dzieje, bo projekt jest to już skończony i czekamy na wydanie pozwolenia na budowę i natychmiastowo z tym ruszamy.

Jeżeli chodzi o budowę falochronów, to tak jak powiedział kolega – 18 marca spodziewamy się otwarcia ofert. Ten termin już nie będzie przekładany. Było bardzo dużo pytań do postępowania, które otworzyliśmy na falochrony do portu zewnętrznego. Odpowiedzieliśmy na wszystkie te pytania. Patrząc po liczbie zadawanych pytać i z tego, co słyszymy, to na rynku jest dużo zainteresowanych. Spodziewamy się dobrych ofert. Jak tylko je otrzymamy, to natychmiast będziemy ruszali z budową i z projektowaniem portu zewnętrznego. Liczymy na wsparcie w tym zakresie państwa posłów, pań posłanek i pana ministra, bo jest to po prostu kluczowa inwestycja dla gospodarki narodowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz poproszę państwa z Portu w Szczecinie i Świnoujściu.

Prezes Zarządów Portów Morskich Szczecin i Świnoujście Jarosław Siergiej:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Jarosław Siergiej, reprezentuję Zarząd Portów Morskich w Szczecin i Świnoujście, pełnię funkcję prezesa zarządu. Szanowni państwo, na potrzeby dzisiejszego posiedzenia Komisji przygotowaliśmy syntetyczną informację dotyczącą sytuacji finansowej oraz inwestycji realizowanych przez nasze porty. Pozwolicie państwo, że przedstawię to w bardzo skróconej formie. Jeżeli pojawią się szczegółowe pytania, to chętnie na nie odpowiem.

Rozpocznę od sytuacji finansowej. W 2023 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście osiągnął zysk netto na poziomie 140,8 mln zł. Tak jak poprzednie porty zaznaczę, że jeszcze nie zrobiliśmy badania biegłego rewidenta. Wobec tego są to jeszcze nie zatwierdzone wyniki, ale są one nie tylko wstępne, ale można powiedzieć, że ostateczne. Zysk w stosunku do 2023 r. był wyższy o 37 mln zł, a procentowo o 36,2%. Na tym slajdzie nie ma wyników przeładunków, ale one plasowały się na poziomie 36 mln ton i były bardzo zbliżone do przeładunków z 2022 r., choć nieznacznie niższe. Zysk ze sprzedaży wyniósł 64 mln zł, natomiast przychody ze sprzedaży 330 mln zł i były one wyższe niż w roku 2022. Muszę powiedzieć, że także od lat wcześniejszych.

W opisie naszej sytuacji finansowej nie przedstawiliśmy prognoz finansowych na lata następne, ale zrobiliśmy to celowo, gdyż według założeń z końca roku, prognoza finansowa na rok 2024 przewidywała wzrost przeładunków też o ok. 36%, natomiast po obserwacji trendu, jaki zarysował się w końcówce roku oraz pierwszych dwóch miesiącach tego roku, widzimy, obserwujemy wyraźne spadki. Rok do roku w pierwszych miesiącach spadki wynoszą -20% przeładunków. Oczywiście w poszczególnych grupach ładunkowych różnie się to rozkłada. Największy spadek rozładunków odnotowaliśmy w grupie towarowej „węgiel” na poziomie prawie -80%. Na przykład w kategorii „ruda żelaza” w tym roku nie mieliśmy takiego towaru w porcie, czyli praktycznie -100%.

W grupie kapitałowej Zarządów Morskich Portów Szczecin i Świnoujście znajdują się trzy spółki zależne. Ich wyniki finansowe netto są również przedstawione na tym slajdzie. Mogę powiedzieć ogólnie, że każda ze spółek osiągnęła dodatni wynik finansowy netto. One w znaczący sposób nie podnoszą wyniku finansowego całej grupy kapitałowej, niemniej jednak wnoszą wartość dodaną do całości. Tyle, jeżeli chodzi o sytuację finansową. Mogę ją podsumować jako dobrą. Spółka kumuluje zysk netto w postaci kapitałów własnych, rezerwowych i zapasowych, dysponuje środkami własnymi na poziomie ok. 500 mln zł.

Aktualnie realizujemy bądź zakończyliśmy dziesięć inwestycji w obszarze budowlanym. Te prace w sektorze budowlanym nie są jeszcze zakończone jako inwestycje, gdyż wymagają również rozliczenia finansowego. Dlatego są one tutaj wymienione. Za chwilę omówię pokrótce każdą z nich. Natomiast pozwolę sobie zasygnalizować, żebyśmy mieli pewien porządek.

Dwie pierwsze inwestycje – poprawa dostępu do portu w Szczecinie w dwóch rejonach przeładunkowych: w rejonie Kanału Dębickiego i w rejonie Basenu Kaszubskiego. One są tożsame. Ich głównym celem jest poprawa dostępu do portu w Szczecinie dla statków o większym zanurzeniu – ok. 11,15 m oraz, co za tym się kryje, większej długości, oraz możliwości przywozu większej ilości masy ładunkowej niż obecnie. Hasłem tych dwóch inwestycji jest „12,5 dla Szczecina". Obie inwestycje są obecnie na poziomie końcowym z zaawansowaniem w zależności od obszaru ok. 80-90%. Do szczegółów przejdę w następnych slajdach.

Następna z inwestycji to jest przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, polegająca na budowie jednego stanowiska promowego o długości 270 m, pozwalająca na to, żeby przyjmować promy o długości do 240 m oraz zapewnić obsługę ładunków intermodalnych. Inwestycja jest zakończona. Prace odbiorowe zostały ukończone. Trwa teraz rozliczanie finansowe inwestycji.

Następna inwestycja to budowa stanowiska statkowego do eksportu gazu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Inwestycja ta ma na celu możliwość reeksportu gazu oraz świadczenia usługi dodatkowej w postaci bunkrowania bunkierek do ewentualnej dystrybucji i tankowania statków napędzanych gazem LNG. Inwestycja jest na ukończeniu. Trwają prace odbiorowe.

Kolejna inwestycja to poprawa dostępu kolejowego do Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Również jest to inwestycja zakończona. Trwają końcowe prace rozliczeniowe. Jest to inwestycja w dwóch rejonach portu zarówno w Szczecinie, jak i w Świnoujściu. Generalnie polegała na poprawie dostępu kolejowego poprzez modernizację zarówno wiaduktu kolejowego w Szczecinie, poprawie infrastruktury torowej, jak i elektryfikacji obszarów portu, które nie posiadały takiej elektryfikacji.

Kolejna inwestycja to rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Polega ona na modernizacji całej infrastruktury wodnej, kanalizacyjnej, przesyłowej, elektroenergetycznej, teleinformatycznej. Inwestycja jest w trakcie realizacji.

Budowa dostępu morskiego i lądowego do Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu – inwestycja, która była wymieniona przez pana ministra na początku naszego spotkania. Obecnie w temacie tej inwestycji dzieją się następujące działania: ze strony Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście został wykonany operat środowiskowy, została wydana decyzja środowiskowa, która została zaskarżona i jest teraz procedowana w drugiej instancji w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Zarząd Morskich Portów zrealizował wezwanie do uzupełnia. Czekamy na dalsze postanowienia. Drugie nasze działanie to wystąpienie do wojewody zachodniopomorskiego o wydanie decyzji o lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego. Zostaliśmy również zawezwani do uzupełnień. Jako spółka wykonaliśmy te uzupełnienia i czekamy na dalszy bieg. Trzecie podjęte działanie to podpisanie umowy przedwstępnej z wybranym wykonawcą, która ma prowadzić do podpisania umowy przyrzeczonej z konsorcjum Deme Concessions oraz QTerminals. Podpisanie tej umowy przewidywane jest na przełomie pierwszego i drugiego kwartału tego roku. Czekamy na ostateczną decyzję środowiskową.

Kolejne zadanie to budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej – port instalacyjny. Inwestycja realizowana jest wspólnie przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście w części dotyczącej budowy nabrzeża oraz placu bezpośrednio przy nabrzeżu, a także w części zapleczowej przez spółkę Orlen Neptun. Jeżeli chodzi o Zarząd Morskich Portów, to wybrany został wykonawca – spółka PORR do realizacji pierwszego etapu, ponieważ projekt jest bardzo rozwojowy. W pierwszym etapie przewiduje on budowę dwóch nabrzeży o łącznej długości prawie 500 m.

Kolejna inwestycja to budowa multimodalnego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim w Porcie w Szczecinie. Jest to wzmocnienie funkcji terminala kontenerowego w Szczecinie, a także poprawa dostępności kolejowej do obszaru Ostrowa Grabowskiego, czyli wolnych terenów inwestycyjnych i rozwojowych w Porcie w Szczecinie.

Ostatnia z wymienionych tu inwestycji to zapewnienie odbioru oleju i innych odpadów ze statków w Porcie Morskim w Świnoujściu w celu spełnienia wymagań środowiskowych.

Tak pokrótce, naprawdę hasłowo: poprawa dostępu do portu w Szczecinie, stany zaawansowania w zależności od obszaru to 91% i 80%. Całkowite wartości inwestycji w pierwszym przypadku to 304 mln, a w drugim 390 mln. Dofinansowanie ze środków unijnych to w pierwszym przypadku 127 mln, a w drugim przypadku 203 mln. Środki pochodzą jeszcze z programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko" na lata 2014–2020.

Przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Budowa nabrzeża o długości ponad 270 m. Budowa placów manewrowych oraz placów składowych, miejsc postojowych dla naczep oraz infrastruktury również kolejowej i zakup suprastruktury dla obsługi ładunków intermodalnych.

Budowa stanowiska statkowego dla eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Inwestycja jest w trakcie prac odbiorowych. Całkowita wartość inwestycji to 123 mln zł. Dofinansowanie na poziomie 27,9 mln zł.

Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Dwa zakresy w dwóch lokalizacjach – w Szczecinie i w Świnoujściu. Była to wspólna inwestycja ze spółką PKP PLK. Udział portu, bo z tego, co pamiętam, to inwestycja przekroczyła ponad 1 mld zł, natomiast udział naszej spółki wyniósł ponad 98,3 mln zł, z czego prawie 30 mln zł pochodziło z dofinansowania.

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu. Inwestycja jest w trakcie realizacji. Wartość inwestycji wynosi 170 mln. Dofinansowanie jest na kwotę 57 mln zł.

Budowa dostępu morskiego i lądowego do Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Całkowita wartość inwestycji jest szacowana na ponad 15 mld zł. Inwestycja wymaga współpracy co najmniej trzech partnerów: Urzędu Morskiego w Szczecinie, który wykona infrastrukturę dostępową. Wartość to ok. 10 mld zł. Wkład zarządu morskich portów to ok. 1 mld zł, z czego planowane dofinansowanie w ramach instrumentu CEF-2 jest na poziomie 304 mln zł oraz część ta, która będzie zalądowiona, czyli budowa pirsu przeładunkowego wraz z nabrzeżem oraz niezbędną infrastrukturą, to ok. 3-4 mld zł.

Budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu, czyli tego portu instalacyjnego. Tutaj jest taka wizualizacja już wszystkich etapów: etap I, który obecnie jest realizowany, etap II, który jest planowany i jeszcze z naszej strony przygotowanie infrastruktury do budowy bazy oznakowania nawigacyjnego na potrzeby Urzędu Morskiego w Szczecinie. Całkowita wartość inwestycji etapu I wynosi 422 mln, z czego dofinansowanie wynosi 307 mln zł. Wizualizacja etapu II, tak to sobie wyobrażamy. W tym rejonie dysponujemy wolnymi powierzchniami wynoszącymi ok. 46 ha, więc jest to duży potencjał rozwojowy, jeśli chodzi o branżę morskiej energetyki wiatrowej i jej obsługę.

Budowa multimodalnego kolejowego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim w porcie w Szczecinie. Wartość inwestycji wynosi prawie 9 mln euro, z czego dofinansowanie jest na poziomie 4,3 mln euro z instrumentu CEF-2. Inwestycja jest w trakcie realizacji.

Tutaj mamy działania przewidziane do realizacji, ale nie wiem, czy je omawiać. Może powiem w skrócie, co planujemy na przyszłość. Zmiana organizacji ruchu w obszarze Terminala Promowego w Świnoujściu wraz z niezbędnym zakresem na ulicy Fińskiej i Duńskiej. Budowa morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego w porcie w Szczecinie na Ostrowie Grabowskim, w części zachodniej. Budowa multimodalnej i przyjaznej środowisku infrastruktury portowej w Świnoujściu na zapleczu Nabrzeża Górników. Zwiększenie potencjału przeładunkowego portu w Szczecinie poprzez budowę nowej infrastruktury portowej w rejonie Basenu Kaszubskiego. Zwiększenie potencjału dla obsługi transportu intermodalnego w południowej części terminala promowego w Świnoujściu tj. na obszarze, który pozyskaliśmy dzięki współpracy z Urzędem Morskim w celu dalszej rozbudowy terminala promowego. Ostatnie z naszych planowanych działań to poprawa bezpieczeństwa na akwenach portów morskich Świnoujście, Police i Szczecin poprzez zakup niezbędnego sprzętu przeciwpożarowego. Te inwestycje tak,

jak to państwo widzą, one są wymienione hasłowo i nie są jeszcze skosztorysowane. Dziękuję państwu. Dziękuję, panie przewodniczący za udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Poproszę jeszcze państwo z PLK o zaprezentowanie swojego planu działania.

Członek rady nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

Dziękuję bardzo. Jestem dzisiaj wspólnie z kolegą z PKP PLK, wspólnie z Przemkiem Kwietniem, dyrektorem PMO. Moje nazwisko Piotr Kubicki, jestem członkiem zarządu pełniącym obowiązki – delegowany z Rady Nadzorczej. Przedstawimy państwu film. Zrobiliśmy przeloty dronami nad wszystkimi inwestycjami. Później opowiem krótko o temacie.

OK, dziękujemy. Pokrótce chciałbym przedstawić państwu projekt, który został już zrealizowany na poziomie portów w Gdańsku, w Gdyni, w Szczecinie i w Świnoujściu. Poprawa infrastruktury w Gdańsku z projektu CEF opiewała na 1,2 mld zł. W Porcie w Gdyni również z projektu CEF też na 2,1 mld zł, a w porcie w Szczecinie i w Świnoujściu na 1,7 mld zł. Dało nam to inwestycje, które wykonaliśmy dla Rzeczypospolitej Polskiej w kwocie 5 mld zł. Z punktu widzenia następnego kroku, który będzie się odbywał, planujemy teraz trasy dojazdowe, które będziemy wykonywać. Projektujemy je – teraz są w uzgodnieniach.

Teraz oddam głos koledze z biura PMO, dyrektorowi Przemkowi Kwietniowi, który opowie państwu przez chwilę o tych planowanych inwestycjach.

Dyrektor Biura Monitorowania Projektów Inwestycyjnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Przemysław Kwiecień:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o poprawę dostępu do portów, w szczególności w Gdańsku i w Gdyni, to pierwszą taką inwestycją jest wspomniana linia 201 na odcinku Bydgoszcz–Trójmiasto. Inwestycja jest już rozpoczęta. Rozpoczęły się pewne prace w ramach pierwszych odcinków. Następne odcinki są w realizacji. Sukcesywnie rozstrzygane są postępowania przetargowe. Do roku 2028 planowane jest zakończenie robót w ramach całego odcinka pokazywanego jako ten alternatywny ciąg transportowy, który w międzyczasie ewoluował w szereg projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach środków unijnych. Jeżeli chodzi o porty Gdańsk i Gdynia, to tam są prace w ramach linii 203 oraz linii kolejowej 9. To są odcinki od Czerska do Tczewa i od Tczewa do Gdyni. Tam również postępują prace projektowe. Realizacja planowana jest w następnych latach.

To, co już się dzieje, to linia 131. Rozpoczęła się i na ukończeniu jest modernizacja części odcinka od Chorzowa Batorego do Zduńskiej Woli Karsznice, to jest ciąg towarowy, wywozowy z Górnego Śląska. Na ukończeniu projektowania są prace w ramach dalszego odcinka, czyli na północ od Zduńskiej Woli. Projekty są na ukończeniu prac projektowych.

Jeżeli chodzi o porty w Gdańsku i w Gdyni, to również rozpoczęła się modernizacja linii 202. Modernizowana jest stacja Słupsk. Podpisane są umowy oraz sukcesywnie ogłaszane są postępowania na cały odcinek linii 202 od Gdyni do Słupska.

Może powiem jeszcze krótko o porcie Szczecin i Świnoujście. Tam modernizowane są ciągi E59. Niemniej przed nami pozostały prace w ramach stacji Krzyż. Przewidywane są prace dokumentacyjne dla Portu w Policach, wcześniej nie wspominanego, jak również prace w ramach linii 408, 409, w stronę granicy niemieckiej. Prace ujęte w „Krajowym Programie Kolejowym” skupiają się teraz na ciągach dojazdowych do portów, a prace w ramach stacji portowych są ukończone. Dziękuję.

Członek rady nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

Podsumowując jeszcze chwilę te tematy portowe, to wykonaliśmy w portach: 281 km torów, 854 rozjazdy, 5 mostów, 7 wiaduktów, 18 przepustów, 3 stacje towarowe, 246 km sieci trakcyjnej i 10 przejazdów kolejowo-drogowych, tak że na ten moment jest

to po naszej stronie w samych portach, a to, co przedstawił Przemek, to nastąpi w drogach dojazdowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W jakich latach będą te inwestycje?

Członek rady nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

W najbliższych 3-4 latach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A w których latach były te inwestycje?

Członek rady nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

Te ostatnie inwestycje związane z portami, to jest ostatnie 5 lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Pierwszy zgłaszał się przewodniczący Karnowski.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Mam pytanie do państwa, ale głównie do pani dyrektor finansowej Portu w Gdańsku: jaki wpływ na wasze wyniki finansowe ma sprawa węgla? Czy opłacane są te składy węgla, które są w tej chwili i u was leżakują? Jak się to ma do waszego wyniku finansowego i takie ogólne pytanie, kiedy przewidujecie, że te hałdy węgla znikną z tej pierwszej linii w porcie wewnętrznym?

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Odpowiadając na pana pytanie, jeśli chodzi o stronę finansową, to rzeczywiście w 2023 r. węgiel miał istotne znaczenie i swój istotny udział w przeładunkach i jak najbardziej kształtował ten wynik finansowy. Natomiast, jeśli chodzi o przyszłość i to, o co pan zapytał w kontekście usuwania tegoż węgla, to robimy to sukcesywnie, zgodnie z zapotrzebowaniem.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Moje pytanie dotyczyło tego, czy macie na bieżąco płacone za ten węgiel, który cały czas leży. Czy płaci wam ten, kto ten węgiel przywiózł?

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

W kontekście dzierżawy?

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Tak.

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Panie przewodniczący, szanowni goście, mam kilka pytań związanych z waszymi wypowiedziami. Jeśli chodzi o Port w Gdańsku, to może będę miał inną nazwę, a pani może o tym mówiła i dlatego mogłem nie zrozumieć, ale chodzi mi o tzw. Europort, czyli część waszego portu, która od 30 lat ma być w planach terminalem zbożowym. Co z nim się dzieje? Ostatnio słyszałem, czy gdzieś wyczytałem, że jest jakiś przetarg na ten kawałek portu. Chciałbym to wiedzieć.

To samo pytanie do pana prezesa z portu Szczecin i Świnoujście. Proszę państwa, żyjemy w takich czasach, w jakich żyjemy. Nawet, jeśli wojna się skończy, to ciągi komunikacyjne z Ukrainy już się zmieniły i będą się zmieniały. Część płodów rolnych będzie przejeżdżało przez Polskę i musimy je wyeksportować, a nie zostawić u siebie. Żeby je wyeksportować, nie wystarczy nam jeden port zbożowy, który jest w Gdyni, tylko moim zdaniem powinniśmy zdywersyfikować tego typu porty – powinny one powstać w Gdańsku i w Świnoujściu, i we wszystkich tych portach, gdzie są głębokie tory wodne,

gdzie mogą wpływać potężne statki wodne. Jest to jeden z priorytetów posłów z województwa zachodniopomorskiego. Chciałem się dowiedzieć, czy są plany budowy terminala zbożowego w porcie Szczecin i Świnoujście? Jeśli ich nie ma, to czy będziemy się do tego zabierać? To samo, jeśli chodzi o Gdańsk – co jest z tym Europortem Gdańsk?

Mam pytanie do pana ministra ze strony samorządowców z województwa zachodniopomorskiego. Jeśli chodzi o rejon województwa zachodniopomorskiego, to wiemy o tym, że elektrownie wiatrowe są posadowione głównie naprzeciw Kołobrzegu i Darłowa. Czy nie byłoby sensownym umieszczenie portów offshorowych właśnie w Kołobrzegu i w Darłowie, a nie tylko w Gdańsku i w Świnoujściu? Może zamiast Gdańska i Świnoujścia, to w Kołobrzegu i w Darłowie? Pytam i chciałbym dostać odpowiedzieć, czy nie spowodowałoby to rozwoju tych portów, z korzyścią dla mieszkańców, którzy tam mieszkają.

Ostatnie pytanie do panów z PLK. Nie usłyszałem w ogóle o inwestycjach pozaportowych w województwie zachodniopomorskim, a jest jedna żelazna droga, tzw. Nadodrzanka, która jest tętnicą portu Szczecin i Świnoujście. Jeśli tej Nadodrzanki się nie wyremontuje, czy nie wybuduje na nowo, bo nie wiem czy można ją wyremontować, czy wybudować na nowo, to linia kolejowa, która idzie przez Wysoką Kamieńską i Goleniów, sobie nie poradzi, tym bardziej że tą linią kolejową jest coraz większy ruch turystyczny, osobowy, a nie mamy osobnych torów do wyciągów towarowych i wszystko jeździ tymi samymi torami. Chciałem się dowiedzieć, czy są plany remontu Nadodrzanki?

To wszystko na tę chwilę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, to najpierw o odpowiedź poproszę pana ministra, a później zarząd Portu Gdańsk, zarząd Portu Szczecin i Świnoujście i PKP PLK.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, panie pośle, jeśli chodzi o kwestie dotyczące budowy portów, które będą służyć instalacji bądź serwisowaniu morskich farm wiatrowych, to chcę powiedzieć, że porty instalacyjne muszą być portami głębokowodnymi, więc naturalne jest to, że muszą być one zrealizowane tylko w tych miejscach, gdzie będzie odpowiednie zanurzenie, stąd decyzja o wyborze Świnoujścia i Gdańska. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące Gdańska, to tam toczy się proces zgłaszania tego projektu w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

Druga kwestia, jeśli chodzi o mniejsze porty serwisowe, to lokalizacja była bezpośrednio wybrana również przez operatorów, czyli przez Orlen Neptun i przez PGE. Takie lokalizacje zostały wskazane jako te, które mają potencjał i nadawały się do tego, czyli: Łeba, Ustka i mówimy też o próbie wpisania do KPO pewnych działań, które dotyczą spraw związanych z portem w Darłowie, ale to jest jeszcze na etapie uzgodnień. To jest odpowiedź na pytanie dotyczące portów instalacyjnych i serwisowych.

Natomiast, jeśli chodzi o kwestie dotyczące wywozu kontenerów w głąb lądu, to tak, jak słusznie zauważył pan poseł – konieczne jest zmodernizowanie linii C59, czyli tzw. Nadodrzanki. Obecnie od kilkunastu miesięcy, a może i dłużej, znajduje się ona na liście rezerwowej w ramach „Krajowego Programu Kolejowego”. Podejmujemy starania, aby znalazła się na tej liście, która wskazuje projekty indykatywne. To zrealizowanie, to równocześnie znalezienie środków unijnych na realizację tego przedsięwzięcia. Zdajemy sobie z tego sprawę, że w momencie, w którym terminal zostanie wybudowany, jeśli te wskaźniki, które zostały pierwotnie założone i dotyczyły 2 mln TEU zostaną spełnione, to oczywiście będzie konieczność wsparcia infrastruktury kolejowej, aby ułatwić proces transportu tych kontenerów w głąb lądów. W Ministerstwie Infrastruktury pracujemy również nad tym. Wkrótce będziemy informować o szczegółach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, przepraszam, odnośnie tego pytania pana posła o C59 – z tej wypowiedzi pana ministra wynika, że podjęliście państwo już decyzję, że ta modernizacja powinna być realizowana w przyspieszonym tempie. Pamiętam, że miesiąc temu pan minister mówił, że będziecie państwo to rozważać i poddacie tę kwestię analizie, czy powinna to być inwestycja priorytetowa, czy nie. Czy mam rozumieć, że ta analiza została wykonana? Nie rozumiem zmiany stanowiska, bo nie otrzymałem żadnej analizy. Przyznam, że nawet w tym piśmie od pana ministra nie jest wzmiankowana kwestia modernizacji C59.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie, panie przewodniczący, nie było takiej informacji, że jest coś „niepotrzebne". Mówiliśmy o tym, że…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie mówię, że niepotrzebne. C59 miała wrócić na listę priorytetową. Pan minister mówił, że będziecie to rozważać i w tym zakresie ma być analiza.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak i one trwają. Natomiast prowadzimy prace nad tym, aby oprócz tego, że będziemy realizować działania związane z budową terminala, żeby usprawnić i wzmocnić tę infrastrukturę, która będzie służyć przemieszczaniu się ładunków bezpośrednio z terminala, tak aby udrożnić te wąskie gardła. Chcę powiedzieć wprost, że obecnie pracujemy nad tym w Ministerstwie Infrastruktury i wkrótce będziemy informować państwa parlamentarzystów o szczegółach. Deklaruję, że widzimy dużą potrzebę znalezienia dodatkowych środków finansowych na realizację tej inwestycji, dlatego że naszym zdaniem ona będzie musiała być realizowana równolegle do tego, co będzie się działo w kontekście budowy terminala kontenerowego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli czekamy na tę analizę?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, wiemy, kiedy mniej więcej się to wydarzy?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, za sprawy kolejowe odpowiada pan minister Piotr Malepszak. Jesteśmy z nim w stałym kontakcie. Jak tylko otrzymam szczegółowe informacje na temat tych planów, to przedstawię je Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, w razie czego będziemy o to dopytywać. Tak, chciałem teraz przekazać głos portom.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Możemy teraz poruszyć ten temat jako Port Gdańsk. Jeśli chodzi o terminal zbożowy, o którym pan wspomniał i jak mniemam chodzi o teren przy Pirsie Rudowym?

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Dokładnie.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Więc ten teren został…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Mówi się na niego Europort?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Agroport, Europort, ten teren przybierał różne nazwy. Na stronie zarządu portu nazwane jest to jako tzw. teren Deepwater. Jest to teren, który Zarząd Morskiego Portu Gdańsk wystawił w styczniu br. do publicznego przetargu na oddanie w najem nieruchomości gruntowej o powierzchni ok. 24 ha. Termin składania ofert jest wyznaczony na 22 maja br. Odbyły się już wizje lokalne potencjalnych dzierżawców. W ramach przetargu jest wpisane, że przy okazji inwestycji w ten teren i w Pirs Rudowy obligatoryjny będzie przeładunek zboża.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To samo pytanie pana posła do portu w Szczecinie i w Świnoujściu.

Prezes Zarządów Portów Morskich Szczecin i Świnoujście Jarosław Siergiej:

Panie przewodniczący, panie pośle, odpowiadając na pana pytanie, chciałbym zacząć od tego, że głównym rejonem przeładunku zbóż w portach Szczecin i Świnoujście jest

Szczecin, a konkretnie północna część Półwyspu Ewa. Znajdują się tam dwa terminale zbożowe do przeładunku i przechowywania zboża. Tę działalność operatorską prowadzą dwie spółki – Szczecin Bulk Terminal oraz spółka Viterra. Szczecin nie jest dużym potentatem, jeżeli chodzi o przeładunek zboża. W zależności od koniunktury, to rocznie kształtuje się to na poziomie między 1,5 a 2 mln ton. Niemniej jednak Port Handlowy Świnoujście, a konkretnie spółka OT Logistics przystąpiła do realizacji zmiany sposobu użytkowania magazynu na zapleczu Nabrzeża Chemików i przystosowuje ten magazyn oraz cały ciąg technologiczny, to jest ok. 300 m od Nabrzeża do tego magazynu, po to, żeby realizować przeładunki zbóż. Z tego co wiem, to możliwości magazynowe tego obiektu, który przystosowują, będą wynosiły ok. 100 tys. ton. Ta inwestycja jest w fazie realizacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł prosił o głos państwa z PLK, o głos pana prezesa.

Członek rady nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

Dziękuję za pytanie. Tak jak mówił pan minister Marchewka – rzeczywiście analizujemy teraz koszyki związane z KPO, koszyki związane z Feniksem i innymi funduszami. Aktualnie jesteśmy nowo powołanym zarządem i jesteśmy dosłownie drugi tydzień, więc prosimy jeszcze o chwilkę, żeby sprawdzić z punktu widzenia inwestycji i finansowania, jak to będzie wyglądało. Na następnej Komisji wrócimy do państwa z odpowiedzią. To jest kwestia kilku najbliższych tygodni.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Świetnie, dziękuję. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Rozpocznę od takiej osobistej, ogólnej konstatacji i może refleksji. Panie ministrze, byłoby czymś normalnym, dobrym zwyczajem, pewnym standardem parlamentarnym czy też kulturą parlamentarną, a nawet w wymiarze aksjologicznym pewnych wartości etyki, gdyby pan minister i również nowi panowie prezesi rozpoczęli od podziękowań i gratulacji poprzednim zarządom portów: w Gdańsku, w Gdyni, w Szczecinie i w Świnoujściu i też podziękowania i gratulacje dla pana ministra Marka Gróbarczyka. Dzisiejszy przekaz to ofensywa inwestycyjna, to kurs obrany przez wszystkie porty – cała naprzód, porty złapały wiatr w żagle i mają naprawdę dobrą kondycję finansową, wszędzie są zyski i potężny rozwój w kategoriach międzynarodowych i światowych. Takie stwierdzenie byłoby bardzo na miejscu, a jednocześnie nawet powiedziałbym, że przeprosiny, bo przez osiem lat będąc w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej właśnie pan, panie ministrze i pana koledzy cały czas krytykowaliście, uprawialiście czarnowidztwo, totalną krytykę, ale też niemiłosierne wręcz działanie, które deprecjonowało, degradowało itd, nie powiem już o przemyśle stoczniowym.

Panie ministrze, mam jedno pytanie do pana, bo wiem, że ostatnio nowy pan minister wypowiedział się odważnie na ten temat. Chodzi o budowę portu kontenerowego w Świnoujściu, pomimo protestów ze strony niemieckiej, ze strony pewnej części społeczeństwa. Czy podtrzymuje pan budowę tego portu kontenerowego, który rzeczywiście jest standardową albo priorytetową kwestią w aspekcie przyjmowania statków oceanicznych? Jest to inwestycja na wielką skalę, bo to ma chyba kosztować 10,5 mld zł. Czy pan podtrzymuje fakt, że będzie pan zwolennikiem budowy tego portu kontenerowego w Świnoujściu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, panie pośle, zgodnie z tym, co powiedziałem na wstępie mojego pierwszego wystąpienia, kwestię i inwestycję, jaką jest budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu, uznajemy za inwestycję strategiczną, uznajemy ją jako inwestycję, która jest wielką szansą na rozwój gospodarki morskiej i całej polskiej gospodarki. Podejmujemy konkretne działania, które

temu służą. Powtórzę jeszcze raz – w ubiegłym tygodniu zrobiliśmy wielki krok ku realizacji tej inwestycji. Urząd Morski w Szczecinie ogłosił przetarg na rzecz może nie spektakularną, ale istotną z tego punktu widzenia, czyli wywiad ferromagnetyczny w miejscu, w którym powstanie falochron dla tego terminala. Zostały już również zebrane oferty dotyczące analizy nawigacyjnej toru podejściowego do terminala kontenerowego. Zostały uzupełnione dokumenty w urzędzie wojewódzkim w ramach wydania pozwolenia lokalizacyjnego. Zostały uzupełnione dokumenty dotyczące decyzji środowiskowych, które trwają już teraz w instytucjach, które nam bezpośrednio nie podlegają.

Chcę jeszcze zaznaczyć i powiedzieć panu posłowi: to nie jest tak, że nie wiadomo co wielkiego już wydarzyło się w tej sprawie, bo na razie są to kwestie dotyczące spraw projektowych, które zostały do tej pory zrealizowane. Przed nami jest etap realizacji wszystkich działań, które mają charakter dużo bardziej istotny, niż te, które wydarzyły się do tej pory. Jestem wielkim zwolennikiem tego, aby realizacja tej inwestycji znalazła się wśród priorytetów naszego ministerstwa, i tak właśnie jest, co zresztą potwierdzają te działania, które podejmujemy, o których mówię. Więc tak, traktujemy tę inwestycję jako strategiczną.

Co do refleksji i przemyśleń pana posła o charakterze aksjologicznym, to odnosić się nie będę, bo będę mówić o tym co robimy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ze swojej strony, jako przewodniczący Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w poprzedniej kadencji wiceprzewodniczący, jako osoba na bieżąco przyglądająca się ciężkiej pracy ministerstwa i ministra Gróbarczuka.

Głos z sali:

Gróbarczyka!

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Gróbarczyka. A jak powiedziałem?

Przyglądając się ciężkiej pracy ministra Gróbarczyka i co roku była to wielka przyjemność spotykać się z zarządami portów, to też ich zasługa i przyglądać się temu, jak te porty rosną. Te gratulacje, które złożyłem na ręce państwa dyrektorów z Portu w Gdańsku są za wybitne wyniki, ale pozostałe porty też osiągały świetne wyniki. Gratuluję i dziękuję panu ministrowi Grabarczykowi.

Głos z sali:

Gróbarczykowi!

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Gratuluję panu ministrowi Gróbarczykowi. Panu ministrowi Marchewce i w tym zakresie kibicuję nowym składom zarządów portów, żeby te następne lata były równie pomyślne, bo będzie to sukces Polski, jeżeli ten dobry kurs się utrzyma.

Przekazuję teraz głos pani poseł Dorocie Arciszewskiej-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, dołączam się do podziękowań poprzednim zarządom w Gdyni, w Gdańsku, również w Świnoujściu i w Szczecinie. Na szczęście są jeszcze osoby, które rozpoczynały te inwestycje, prowadzą je i mam nadzieję, że będą je koordynować i prowadzić, ponieważ robią to bardzo dobrze i pan minister na pewno bez nich byłby jak bez ręki. To jest taka moja refleksja.

Druga kwestia, to chciałam podziękować za prezentacje. Cieszę się, że mamy o czym debatować właśnie dzięki temu, że te projekty zostały podjęte przez państwa parę lat temu i że będziemy mogli kontynuować ten rozwój, jeżeli przypilnuje tego obecny rząd. Cieszę się, że będziemy zwiększać możliwości przeładunkowe i rozwijać możliwości związane z offshorem.

W związku z tym, że jestem z Gdyni, to chciałabym zapytać pana ministra, czy biorąc pod uwagę już teraz ograniczone możliwości rozwojowe, bo polityka miasta jest taka, żeby zabudowywać apartamentowcami tereny portowe, ale jednak zarząd portu i inwestycje, które są w trakcie realizacji, to są one na bardzo wysokim poziomie i daleko, jeżeli

chodzi o ich przygotowanie do realizacji. W związku z tym, że Gdynia posiada prawomocne decyzje środowiskowe i lokalizacyjne, to czy pan minister będzie wspierał budowę portu zewnętrznego? Wyraźnie widać, że jest to potrzebna inwestycja i przygotowana do tego, żeby można było ją realizować z sukcesem.

Po drugie, biorąc pod uwagę stan przygotowań i informacje odnośnie Drogi Czerwonej i zainteresowanie wielu podmiotów, interesantów Portu w Gdyni, jeżeli chodzi o jej wybudowanie, czy pan minister deklaruje zaangażowanie się w następne etapy realizacji tejże potrzebnej inwestycji?

Jeśli chodzi o port w Szczecinie i w Świnoujściu, to chciałam zapytać pana ministra i państwa, jakiego rodzaju decyzje są państwu potrzebne? Jakie decyzje posiadacie, a jakie nie, jeżeli chodzi o realizację budowy terminala kontenerowego, toru podejściowego i wszelkich potrzebnych zgód, jeżeli chodzi o przeprowadzenie tej inwestycji, o której państwo mówicie?

Jeżeli chodzi o Gdańsk i przeładunki offshorowe, to nie wiem, czy dobrze pana, panie ministrze, zrozumiałam, ale mówił pan, że do przeładunków offshorowych porty głębokowodne. Z tego co wiem, to wystarczy 80 m i odpowiednia nośność nabrzeża. Czy tutaj jest jakaś niezgodność?

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Mówiliśmy o instalacyjnych.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Aha, dobrze. Dziękuję. Widzi pan, panie pośle, ja panu nie mówię, jak pan się odzywa, że mówi pan, jak baba na targu, tylko cieszę się, że pan reaguje. Ale mam nadzieję, że następnym razem już pan tego nie zrobi.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ja pani pomogłem.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panu się wydaje, że pan pomaga kobietom. To jest ten problem. Ale dziękuję panu bardzo, bo zmobilizował mnie pan do jeszcze większej aktywności.

Panie ministrze, to tyle z mojej strony. Proszę o odpowiedź, taką deklarację, że te inwestycje będą realizowane i będą panu leżały nie tylko na sercu, ale też, że te środki popłyną także z tej ministerialnej kasy. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowna pani poseł, tak, deklaruję, że będą wspierane przez ministerstwo wszystkie inwestycje, które będą służyły rozwojowi gospodarki morskiej, bez względu na to, w której części wybrzeża się znajdą. Od samego początku mówiłem, że jesteśmy za tym, aby wsparcie czy realizacja inwestycji przebiegała w sposób równomierny, bez względu na to, gdzie to się znajduje i kto to realizuje.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące tego portu zewnętrznego w Gdyni, to tak jak mieliście państwo okazję to zauważyć, zostało to przedstawione na prezentacji. Jest to projekt realizowany przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni i oczywiście deklaruję pełne wsparcie dla tych działań.

Druga kwestia, o której powiedziała pani poseł, dotyczyła Drogi Czerwonej. Jest z nami pani dyrektor Krupa, która jest zastępcą dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w naszym ministerstwie, więc poproszę o krótkie przedstawienie tych informacji.

Pytała pani jeszcze o budowę terminala w Szczecinie i w Świnoujściu – czego potrzebujemy, jeśli chodzi o kwestie dokumentacyjne – na tym etapie w urzędzie wojewódzkim toczy się postępowanie dotyczące wydania zgody na lokalizację inwestycji. Po wstępnej analizie dokumentów, port został wezwany do ich uzupełnienia. Zrobiono to. Jeśli dobrze pamiętam, to urząd ma teraz około 30 dni na podjęcie decyzji w tej sprawie. Kwestia decyzji środowiskowej to jest rozpatrzenie tych skarg, które zostały złożone do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i na to też czekamy. Sprawa, która będzie kolejnym etapem realizacji tego przedsięwzięcia, to będzie oczywiście podpisanie ostatecznej umowy pomiędzy tymi, którzy będą realizować tę inwestycję, czyli konsorcja QTerminals i Deme Concessions. Jesteśmy na tym etapie uzyskiwania pozwoleń na wydanie decyzji lokali-

zacyjnej i decyzji środowiskowej. Wszystko toczy się zgodnie z planem. Nie ma tutaj żadnych opóźnień. Z pełnym zaangażowaniem realizujemy te działania, które mają miejsce.

Odnosząc się do tego, jak kształtują się wyniki zarządów portów w porównaniu do lat ubiegłych, to chcę państwu przypomnieć, że te przychody z działalności statutowej w największej części wpływają do portów z tytułu opłat portowych i z tytułu dzierżawy. To są największe części z przychodów, z działalności statutowej np. dla Portu w Gdańsku, które kształtują się na poziomie 510 mln zł. Ok. 440 mln zł to były przychody właśnie z tytułu opłat taryfowych i z tytułu dzierżawy. Jeśli chodzi o przychody z tytułu tej działalności, to stanowi to clou działalności portów.

To tyle, jeśli chodzi o te kwestie formalne i odpowiedzi na pytania pani poseł. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to poprosiłbym panią dyrektor Krupę z Departamentu Dróg Publicznych z naszego ministerstwa o przedstawienie informacji co do realizacji działań związanych z kwestią tzw. Drogi Czerwonej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę panią dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o Drogę Czerwoną, to prace są prowadzone zgodnie z pierwotnym planem i harmonogramem. Jak państwo doskonale wiedzą, bo te informacje były też wcześniej przedstawiane, od 2022 r., czyli od roku, w którym generalna dyrekcja podpisała umowę na przygotowanie prac projektowych, te prace projektowe się toczą. To jest nowa inwestycja. Ona wcześniej nie miała wydawanych żadnych decyzji administracyjnych i pozwoleń. W związku z tym ten proces jest prowadzony od nowa. Jak wiadomo, dokumentacja, która jest niezbędna do uzyskania decyzji środowiskowej, wymaga odpowiedniego czasu, inwentaryzacji. W związku z tym obecnie jesteśmy na etapie opracowywania tej dokumentacji. Następnym krokiem będzie oczywiście uzyskanie decyzji środowiskowej. W momencie, kiedy będziemy mieli już ostateczną decyzję, będziemy przystępować do kolejnych kroków, czyli ogłoszenie przetargu na realizację tej inwestycji. W niektórych przypadkach, gdy inwestycja budzi bardzo duże protesty społeczne, będziemy czekać nawet na prawomocność decyzji. Środki finansowe na realizację Drogi Czerwonej są zapewnione w ramach nowelizacji ustawy, a w związku z tym inwestycja ma zapewnione środki finansowe na realizację z budżetu państwa. Naszym celem jest, aby ta inwestycja mogła zostać zrealizowana do 2030 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, pani poseł chciała o coś dopytać, tak?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, chciałam dopytać panią dyrektor albo pana ministra. Pan minister mówił, że instalacyjne porty nie muszą być głębokowodnymi. Pani dyrektor jest fachowcem, jeśli chodzi o wszelkiego rodzaju inwestycje: czy porty instalacyjne muszą być portami głębokowodnymi?

Głos z sali:

Nie muszą.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

No właśnie, nie muszą być, panie ministrze.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni Jan Jarmakowski:

Dzień dobry, Jan Jarmakowski, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, wiceprzewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego, wiceprzewodniczący rady. Jeden z największych jack-up-ów w OLT potrzebuje zanurzenia 7,5 m, więc pani poseł miała dosyć precyzyjne informacje.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy w tej sprawie może się wypowiedzieć również pani dyrektor?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Jeśli mogę uzupełnić, to jest to raczej wyjątek, a nie reguła. Normalnie mają ok. 10-11.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, nie rozumiem tego, że pani mówi, że jest to wyjątek od reguły. Rozumiem, że porty instalacyjne powstają zazwyczaj tam, gdzie są już nabrzeża i zazwyczaj wygodniej jest to robić przy portach, ale skoro technicznie jest to wykonalne, to jest to jak najbardziej możliwe i takie sytuacje się zdarzają?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Anna Stelmaszczyk-Świerczyńska, Urząd Morski w Gdyni. Proszę państwa, te jack-upy w Gdyni, to są bardzo specyficzne statki i zapisy nie jest tak, że zapisy na nie stoją na rynku, jak samochody w wypożyczalniach i bierze się, jakie chcemy. To jest długi i trudny proces. Większość z nich ma większe zanurzenie, choć oczywiście zdarzają się takie, ale nie jest to duże prawdopodobieństwo, że deweloper, który akurat buduje farmę, będzie w stanie znaleźć jack-upa o mniejszym zanurzeniu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Aha. Czy państwo…

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Jeszcze skończę. Generalnie przyjmuje się, że te instalacyjne powinny być powyżej 10 m, a serwisowe ok. 7 m – tzw. duży serwis, czyli ten wymagający wymiany części, a taki tylko do obsługi załogi, to wtedy nie ma problemu i wystarczą 3-4 m, jak w Łebie dla Baltic Power, gdzie ma być mały port serwisowy do małych remontów i dla załóg.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rzeczywiście, z tymi jack-upami to jest tak, że czeka się długo w kolejce. Zresztą ze dwa lata temu na Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej mieliśmy o tym dyskusję. Wiem, że Orlen ma zarezerwowane dwa z dużym wyprzedzeniem. Trzeba by było dopytać spółek deweloperów, jakie statki wynajęli z wyprzedzeniem. Oczywiście możemy o to zapytać.

Tak, tak, mam też prawo do komentarza. Pamiętajcie państwo, że to ja prowadzę obrady. Pan dyrektor, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Chciałem tylko uzupełnić. Gdy mówimy o portach głębokowodnych, to niekoniecznie chodzi o port, który ma 16 m zanurzenia. Mówimy o portach z centralnego wybrzeża typu Łeba, gdzie jest 3,5 m. To jest też kwestia nabrzeży, szerokości, obrotnicy, wybudowania całej infrastruktury portowej i dostępowej. Możemy oczywiście wybudować port zewnętrzny w Łebie, czy w ogóle port zewnętrzny na środkowym wybrzeżu, ale to jest czas, a tego czasu w tej chwili nie mamy. Dlatego te terminale instalacyjne muszą być w Świnoujściu, muszą być w Gdańsku, bo po prostu rozpoczęcie budowy morskich farm wiatrowych jest już wkrótce. Nie jesteśmy w stanie wybudować takiego portu instalacyjnego na środkowym wybrzeżu w takim czasie, żeby był gotowy na instalację tych farm wiatrowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Traktuję to trochę bardziej jako akademicką dyskusję. Oczywiście, jeśli pojawiają się pytania, to trzeba na nie udzielić precyzyjnych odpowiedzi. Wydaje mi się, że jesteśmy na takim etapie inwestycyjnym, że zmiana teraz Szczecina i Świnoujścia czy Gdańska, mogłaby spowodować na tyle duże opóźnienia, że później nie nadrobimy tych opóźnień, więc należy dokończyć realizację tych planów, które już są.

Pan dyrektor z morskiej…

Prezes Morskiej Agencji Gdynia, członek Rady Interesantów Portu Gdynia Michał Śmigielski:

Morska Agencja Gdynia, Michał Śmigielski.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

O właśnie.

Prezes Morskiej Agencji Gdynia, członek Rady Interesantów Portu Gdynia Michał Śmigielski:

Jestem również członkiem Zarządu Rady Interesantów Portu Gdynia. Gwoli uzupełnia, to na dwie pierwsze farmy wiatrowe Baltic Power i PGE Baltica zakontraktowano firmę Cadeler, gdzie jack-upy mają 7 m zanurzenia, ale, jak wcześniej było zauważone, nie jest to reguła. Pani dyrektor Stelmaszczyk mówiła też o statkach serwisowych, które mają od 7,5 do 9,5 m zanurzenia, więc są to takie serwisy, które muszą zawijać do tych większych portów. Porty serwisowe środkowego wybrzeża będą służyły do wymiany załóg, czyli będą używane statki typu CTV o zanurzeniu od 2,5 m do 4,5 m. To tak gwoli uzupełnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Z tego co wiem, to budowane zresztą w stoczni Gdańskiej, jeśli się nie mylę.

Prezes Morskiej Agencji Gdynia, członek Rady Interesantów Portu Gdynia Michał Śmigielski:

Tak, panie przewodniczący. Słusznie pani dyrektor zauważa, że szerokość tych statków ma akurat znaczenie, ponieważ szerokość kadłuba statku instalacyjnego Cadeler, które zostały zakontraktowane przez PGE Baltica i Orlen, to 48 m. Jest to dosyć dużą wartością, dlatego czy to Port w Świnoujściu, czy Port w Gdyni, czy Port w Gdańsku spełniają te warunki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ktoś jeszcze w tej sprawie? Najpierw zgłaszał się pan z zarządu Portu w Gdańsku, a potem przekażę głos następnym osobom.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Uzupełniając słowa pani dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, chciałem powiedzieć o tej szerokości jednostek. Umiejscowienie takiego terminala w porcie wewnętrznym w Gdańsku, spowodowałoby przerwy w ruchu na kanale portowym. To lokalizacja w porcie zewnętrznym umożliwia optymalny ruch, szczególnie że te łopaty do wież wiatrowych w części tych jednostek będą układane w poprzek i będą wykraczały poza szerokość kadłuba takiej jednostki.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Teraz pan z tyłu. Jakby mógł się pan przedstawić…

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicza ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, chciałem powiedzieć tak, że jeżeli chodzi o wymogi portów instalacyjnych, to z tego co się orientuję, z Baltic Power podpisana jest umowa z portem Rønne na Bornholmie, więc to nie jest polski port. Tamten port jest głębokowodny, więc da radę. Tak samo, jak obsługa Baltic Pipe była robiona przez drugi polski port, czyli Mukran w Niemczech. Było to robione tak samo, mimo że te przeładunki można było robić bez problemu w Świnoujściu, ale był to wybór związany z tym, jak sobie wybrali kontrahenci.

Proszę państwa, chciałem państwu powiedzieć taką rzecz – również jestem wdzięczny za wszystkie inwestycje, które do tej pory, od 1989 r. były robione w portach i również cieszę się, że PKP PLK dokonało tylu inwestycji, jeśli chodzi o same porty, jako branża naprawdę to doceniamy. Ale chciałem państwu powiedzieć, że podstawą tego, żeby te porty się mogły mocno rozwijać, niestety jest infrastruktura dostępowa do zaplecza, czyli te wszystkie drogi kolejowe, bo nie mamy teraz transportu śródlądowego, które prowadzą z południa Polski, z południa Europy do portów. Muszę państwu powiedzieć, że niestety, ale nie mamy pola do tego, żeby czuć się dumnymi za nasze dotychczasowe osiągnięcia, bo przypomnę państwu, że Eurostat podał wyraźnie, że ze wszystkich 22 państw, które są w Unii Europejskiej, Polska w najgorszym stopniu wykorzystuje potencjał gospodarki morskiej, to jest niestety fakt. W Unii Europejskiej ten udział wynosi średnio prawie 68%, natomiast Polska plasuje się na ostatnim miejscu i ma tylko 9,5%

wykorzystania, jeżeli chodzi o transport w zakresie gospodarki morskiej. To jest coś, co musimy nadrobić, bo to nie jest żaden powód do dumy.

Powiem państwu następną rzecz. Proszę państwa, 70% transportu w Polsce odbywa się transportem drogowym. To jest naprawdę fatalna sytuacja, zwłaszcza że gorsi są od nas tylko Czesi i Luksemburczycy, ale przypomnę państwu, że z tego co się orientuję, to ani Czesi, ani Luksemburczycy nie mają dostępu do morza.

Proszę państwa, co bym chciał powiedzieć. Już parę razy o tym mówiłem, niestety po 1989 r. nie doczekaliśmy się stworzenia prawdziwej strategii gospodarki morskiej w takim wymiarze ogólnokrajowym. To widać, to niestety wszędzie wychodzi. Muszę państwu powiedzieć, że niestety po 1989 r. naszym błędem było to, że skoncentrowaliśmy się na udrażnianiu kierunku wschód–zachód, a nie północ–południe. Stąd wynika niestety taka, a nie inna sytuacja gospodarki morskiej. Muszę pochwalić poprzedni rząd w tym jednym punkcie, że faktycznie bardzo mocno zostało wszędzie wyeksponowane to, jak duży uzysk jest z gospodarki morskiej w postaci podatków, VAT, cła itd, bo jest to faktyczna sprawa.

Natomiast, cieszę się z tego, że w tej chwili są zmiany. Port w Szczecinie jest tym szczęśliwym wybrańcem, bo ma już pierwszego prezesa, z czego się cieszę. Mam nadzieję, że kolejne porty też będą miały swoje zarządy. Mam nadzieję, że zarządy morskich portów wraz z ministerstwem, a wiem, że taki klimat jest w tej chwili, usiądą i stworzą taką strategię, po to, żeby stworzyć dobre dojazdy kolejowe do portów.

Muszę państwu powiedzieć, że odkąd pamiętam moją pracę, a wiele lat pracuję w gospodarce morskiej, zawsze słyszałem o Drodze Czerwonej, zawsze słyszałem o drodze 201, zawsze słyszałem o tym elemencie C59 czy drogę 273, która jest pomiędzy Szczecinem a Wrocławiem i została zbudowana w roku 1877 jako uzupełnienie budowy Nadodrzanki. Budowa Odry żeglownej skończyła się pod koniec XIX w. Chciałem państwu powiedzieć, że na bazie tej drogi 273 powstała potęga portu Szczecin i Świnoujście za czasów, kiedy te tereny mieli we władaniu Niemcy.

To co bym jeszcze chciał państwu powiedzieć, to faktycznie pamiętajmy o tym, że w marcu 2016 r., Nadodrzanka została wykreślona z priorytetowych inwestycji „Krajowego Programu Kolejowego". Jestem wdzięczny panu ministrowi, że w tej chwili wraca ten temat Nadodrzanki i będziemy o nim mocno rozmawiali…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, jeszcze się nie pojawiła. Czekamy na tę analizę i decyzję w tym zakresie.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicza ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Ale chciałem powiedzieć, że państwo pamiętają, kto w marcu 2016 r. wykreślił Nadodrzankę, przecież to się stało. Przecież to się stało w załączniku nr 5, wystarczy poczytać.

Proszę państwa, cieszę się, że w końcu zaczynamy rozmawiać o konkretach, że nie mówimy już o nowym Kanale Śląskim, że nie mówimy o 27 stopniach wodnych na Odrze w klasie piątej, że nie mówimy o Kanale Odra–Dunaj–Łaba, że nie mówimy o rzeczach, które są niewykonalne, a zaczynamy mówić o rzeczach, które są priorytetowe. Mam nadzieję, że na przyszłych prezentacjach PKP PLK pojawi się Nadodrzanka. Chciałbym, żeby nawet, jeżeli ona nie będzie w takiej fazie realizacji, bo wiadomo, że są na to potrzebne ogromne pieniądze, to PKP PLK dostrzeże to. Muszę państwu powiedzieć, że niestety, ale Zachodnia Polska jest całkowicie pozbawiona intermodalu i ten intermodal w wydaniu kolejowym u nas niestety nie jeździ. Mamy ogromne potrzeby. Budowany jest terminal kontenerowy w Świnoujściu. Mamy terminal kontenerowy w Szczecinie, którym niestety nie jeżdżą pociągi intermodalne i mamy największy terminal promowy. Wszystkie trzy inwestycje potrzebują bardzo wydajnego, szybkiego transportu kolejowego, który nie może być interferowany przez transport pasażerski. Na razie na tych wszystkich mapach, które pokazuje PKP PLK, ten transport idzie niestety przez Węzeł Poznański, a tam jest ogromny problem. Przypomnę państwu, że każda modernizacja drogi kolejowej robionej pod transport pasażerski, ogranicza dostępność dla pociągów cargo i dla pociągów intermodalnych.

Mam nadzieję, że Nadodrzanka wróci. Przypomnę państwu, że ostatnia modernizacja Nadodrzanki była w roku 1985. Nie wiem, kiedy była modernizacja 201, ale z tym też był problem.

Proszę państwa, mówimy o rozwoju portów, więc chciałem państwu powiedzieć, że nie zazdroszczę kolegom z Gdyni, którzy mają problemy terytorialne, ale Port w Szczecinie ma w tej chwili ponad 500 ha dostępnych do rozwoju portów. Mało tego, miasto Szczecin myśli w tej chwili o budowie portu miejskiego. Proszę państwa, mówimy o terminalach zbożowych, a to nie zarządy morskich portów budują terminale zbożowe, a robią to spółki, które dzierżawią od zarządów portów infrastrukturę czy nieruchomości. Żeby powstawały terminale specjalizowane…

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Przepraszam, że zwrócę panu uwagę, ale to już wiemy.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicza ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Tak jak jest np. w tej chwili… Proszę państwa, doskonałym sposobem, aby udrożnić kierunek, jeżeli chodzi o transport zboża, byłoby faktyczne udrożnienie żeglowności Odry pomiędzy portami w Zachodniej Polsce a Berlinem i dalej. Praktycznie rzecz biorąc tu na barkach mogą iść miliony ton. Ta flota barkowa w Europie jest bardzo duża.

W tej chwili sprawa jest tego typu, żebyśmy wszystko przeorientowali. Proszę państwa, pamiętajmy, że mamy przed sobą, w jakiejś perspektywie koniec wojny na Ukrainie. Te ładunki, ta stabilizacja zacznie się powoli stabilizować. Ale najpierw czeka nas ogromna fala ogromnej ilości ton ładunków, które uderzą w naszą infrastrukturę drogową, kolejową, w porty morskie i trzeba to będzie obsłużyć. Przypuszczam, że wtedy będzie problem, żeby polscy eksporterzy czy importerzy mogli dopchać się do transportu kolejowego czy drogowego, czy do portów morskich. Chciałbym, żebyśmy mocno wzięli się do pracy, bo przed nami są duże wyzwania i nie ma co spoczywać na laurach. Fajnie, że udało się tyle rzeczy zrobić, ale uważam, że przed nami jest jeszcze więcej, niż zrobiliśmy do tej pory. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Konkludując tę część, w której nie zgadzam się z panem dyrektorem. Zgadzam się, że droga wodna ze Świnoujścia do Berlina jest oczywiście dobrą drogą, jak każda międzynarodowa droga wodna, która poszerza nasze handlowe horyzonty, ale jestem przekonany, że gdyby zrealizować inwestycję w postaci użeglowienia Odry na wysokim poziomie, to z tego powodu wszyscy bylibyśmy za kilka lat dużo bogatsi.

Bardzo ciekawa informacja w tym kontekście zawarta jest w tym przesłanym dokumencie z Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, który przeczytałem teraz na Komisji. To mnie trochę zaskoczyło, bo nie miałem o tym pojęcia. Pozwolę sobie państwu przeczytać: w 2028 r. kończy się dzierżawa na rzecz Czech terenów w porcie Hamburgu przyznanych Czechosłowakom jeszcze postanowieniami Traktatu Wersalskiego. Rząd czeski prowadzi rozmowy na temat przedłużenia tej umowy jednak nowa dzierżawa ma nie obejmować obsługi kontenerowej, co może być interesujące w kontekście budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu, czy wykorzystania terminali kontenerowych portów Trójmiasta. Rzeczywiście są to takie okoliczności, które niebagatelnie mogą jeszcze wzmocnić naszą pozycję negocjacyjną, handlową z Czechami, gdyby ta Odra została użeglowiona.

Przepraszam, obiecałem głos panu przewodniczącemu Karnowskiemu. Na końcu pozwolę sobie zadać państwu jeszcze serię pytań. Teraz pan przewodniczący.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Tak, bo zadałem jedno pytanie i nie skończyłem. Proszę państwa, co do oceny działalności dotychczasowych zarządów portów, to proponowałbym, żebyśmy jeszcze chwilę poczekali. Wydamy sprawiedliwą ocenę, ale poczekajmy do zamknięcia bilansów i także do oceny zatrudnienia, ale to może później. Pewnie kogoś będzie trzeba pochwalić, a kogoś innego nie.

Natomiast co do spraw zasadniczych, bo już pan poseł Hoc wyszedł, więc nie ma co się rozwodzić na ten temat, to bardzo niepokoi mnie stan budowy Drogi Czerwonej. Muszę powiedzieć, że jest to bardzo duże zaniedbanie ostatnich lat. Kto wie, czy nie jest to największe

z zaniedbań dotyczących Portu w Gdyni? Możemy budować port zewnętrzny, co jest słusznym rozwiązaniem, ale bez tej drogi będziemy mieli jedną wielką katastrofę, bo raz, że ten wiadukt ma estakadę Kwiatkowskiego…, a z drugiej mamy tę sytuację nośności.

Niepokoi mnie też ta trasa węglowa, kolejowa. Chciałbym dostać od panów szczegółowy harmonogram jej budowy. Jeżeli można panów poprosić, żebyście dali to szczegółowo na naszej Komisji. Rzeczywiście droga kolejowa Gdańsk–Tczew w porze dziennej jest zupełnie zatkana i nie ma jak wywozić towarów, a przypomnijmy, że Port Północny, w jakiś sensie na tym wisi. Gdybyśmy mogli dostać taki szczegółowy harmonogram, bo uważam, że jesteśmy bardzo opóźnieni w tej materii.

Oczywiście martwi ta sytuacja portów ze środkowego wybrzeża, bo mogłoby mnie cieszyć, że Gdańsk i Gdynia będą portami serwisowymi, ale myślę, że poza dowozem kanapek, okaże się, że porty środkowego wybrzeża nie bardzo mają co robić przy budowie i obsługiwaniu offshoru. Jeżeli mówimy o takim hurra optymizmie ostatnich lat, to jest to duże zaniedbanie, bo chyba w jakiś sposób zapomniano o tych portach. Nie ma co się dziwić, że Bornholm chociażby z przyczyn geograficznych będzie konkurował z Gdańskiem i z Gdynią. Powiedzmy sobie szczerze, że Gdańsk, Gdynia i Świnoujście mają jeszcze co robić, a te porty środkowego wybrzeża mają się gorzej. Nie byłbym takim optymistą i nie oceniałbym tych ostatnich lat aż tak bardzo dobrze.

Martwi mnie oczywiście Droga Czerwona i sprawa linii kolejowej, węglowej sprzed 1939 r., bo jest tam kilka wąskich gardeł i problemów infrastrukturalnych, a także elektryfikacyjnych. Jest to poważny problem. Myślę, że powinniście panowie dać nam to na piśmie. Panie przewodniczący, prosiłbym, żebyśmy wrócili do tych rzeczy, ale także może rozbierajmy te porty osobno, bo dostaliśmy dziś taki ładunek informacji, że żaden student w najbardziej chłonnym wieku nie jest w stanie tego przerobić, a już część z nas jest studentami w wieku pochłonnym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie przewodniczący, wcześniej piastował pan inne funkcje, a na tej Komisji zawsze rozpatrywaliśmy te wszystkie porty razem w kontekście strategicznego znaczenia dla polskiej gospodarki. To są informacje, które się zmieniają, ale w dużej mierze co roku się powtarzają. Tak naprawdę to od lat śledzimy realizację tych inwestycji. Patrzymy czy są realizowane w terminie, jak wyglądają wyniki itd. W związku z czym zapewniam pana przewodniczącego, że za rok będzie już łatwiej to wszystko ogarnąć.

Pan poseł Łącki zgłaszał się wcześniej, a później przekażę panu głos.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jak już pan przewodniczący…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, pan przewodniczący Karnowski pytał o tę magistralę węglową jeszcze sprzed II wojny światowej.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Tak, ale prosiłbym, żebyśmy dostali to konkretnie na piśmie. Nie chciałbym, żebyśmy opowiadali sobie jakieś historie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze poprosimy to na piśmie.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Właśnie co do tego pisma, to chciałbym zadać jeszcze jedno pytanie do panów z PLK. W poprzednich kadencjach poprzednie rządy wrzuciły wielkie pieniądze w modernizację linii kolejowych i wydaje się, że przynajmniej w części, jak nie w dużej części, zmarnowały się te pieniądze. Chodzi mi o linię 59, czyli 351 głównie na odcinku Poznań–Szczecin, gdzie zdaje się, że kończy się teraz inwestycja. Czy to prawda, że ta linia jest przystosowana do prędkości tylko 160 km/h? Więc, czy jest to prawda, że tą linią kolejową do Szczecina, który ma ponad 400 tys. mieszkańców, a aglomeracja szczecińska ma ponad 550 tys. mieszkańców, nigdy nie pojedzie Pendolino, dlatego że ono ma jeździć na liniach o prędkości do 200 km/h? Takie informacje są w szczecińskich portalach i gazetach, więc

chciałbym to wreszcie zweryfikować, bo jest to sprawa wizerunkowa i naprawdę ważna, że do szóstego co do wielkości miasta w Polsce, położonego w zachodnim rogu, w ogóle nie dojeżdża Pendolino. Wie pan, mam taką fajną sytuację, bo mieszkam w takiej pipidówie, gdzie cała gmina ma 3 tys. mieszkańców, a moja miejscowość ma 400 mieszkańców stałych, nazywa się Rewa. Mam bliżej do Pendolino, niż mieszkańcy Szczecina, bo podjadę sobie 40 km do Kołobrzegu, tam wsiadam do Pendolino i jadę do Warszawy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

A teraz ze Szczecina do Warszawy, żeby pan wiedział, panie przewodniczący, jak to budowaliście, jedzie się pociągiem prawie osiem godzin.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Osiem godzin telepie się pociągiem. Nikt nie chce tym jeździć, bo to nie ma sensu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tylko to nie ma sensu, to nie jest związane z…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

No właśnie, a mówimy o tym, żeby było lepiej. No lepiej nie będzie, więc chciałbym…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, rozumiem pana, ale to nie jest temat dzisiejszego posiedzenia.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ale to jest temat, bo droga E51 jest główną drogą dojazdową do portu w Świnoujściu…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, pan pyta o ruch pasażerski. Pan pyta o to, czy Pendolino może jeździć, czy nie.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

To jest Warszawa–Poznań–Szczecin–Świnoujście. Większość towarów i ludzi przejeżdża tą drogą. Chciałbym dostać odpowiedź.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, są interpelacje poselskie, więc zachęcam do złożenia interpelacji poselskiej.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Mam jeszcze pytanie do pana pełnomocnika co do portu. Zgadzam się ze wszystkim, co pan powiedział, ale mam jeden mały problem. Rozumiem, że jeśli chodzi o terminal zbożowy, to będzie to budowała spółka, która wydzierżawi teren od portu, bo tak pan powiedział, ale już terminal kontenerowy nie musi wydzierżawiać spółka, tylko sami wybudujemy. Tak?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, też buduje spółka.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Nie? Wydaje mi się, że jeśli widzimy, co działo się wczoraj na ulicach Warszawy, jeśli widzimy, co dzieje się z rolnikami w Polsce, jeśli widzimy, że zalewa nas zboże z Rosji, zresztą dzięki poprzedniemu rządowi to zboże nas zalało i ono jest teraz w magazynach, to musimy myśleć o rzeczach, na które wydamy pieniądze, nawet nie patrząc na to, czy one nam przynoszą dochód. One mają zwiększyć bezpieczeństwo żywnościowe i w ogóle bezpieczeństwo Polski i Polaków. Moim zdaniem, panowie, tu na tej Komisji powinniśmy zacząć rozmawiać o tym, żeby dywersyfikować również takie inwestycje i żeby w każdym dużym porcie głębokowodnym powinien być wybudowany terminal zbożowy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, pan poseł już o to pytał.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Czy wybuduje to spółka, czy wybuduje to państwo, tego nie wiem, ale powinniśmy zacząć rozmawiać na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan już o to pytał, w tej sprawie wypowiadało się już kilka podmiotów.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Panie przewodniczący, myślę, że jest to bardzo ważna sprawa. Ważniejsza od Traktatu Wersalskiego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Od Traktatu Wersalskiego może tak, ale od skutków na dziś już niekoniecznie. To nie pan jest od oceniania skutków, co jest ważne, a co nie. Pan już o to pytał, więc, panie pośle, po co mamy rozmawiać trzy razy o tym samym?

Bardzo proszę, tam zgłasza się dwóch panów. Proszę o syntetyczną wypowiedź. Jeżeli ktoś będzie mówił o tym, co było już poruszane na tej Komisji, to niestety będę odbierał głos.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni Jan Jarmakowski:

Panie przewodniczący, będę bardzo zwięzły, natomiast chciałem doprecyzować pewne istotne informacje dotyczące sprawy, która już była dyskutowana, a mianowicie Drogi Czerwonej. Po pierwsze, chciałbym, żebyście sobie państwo uświadomili, co to jest za droga. To jest droga zaledwie dziewięciokilometrowa, ale bardzo kluczowa, która m. in. zapewni dojazd do trzech terminali w Porcie Gdynia, które w tej chwili zajmują się przeładunkiem zboża. Te wszystkie przeładunki zboża, które są realizowane w Porcie Gdynia, czyli niemalże 7 mln ton, to jest właśnie zasługa tych trzech terminali, które bardzo mocno potrzebują tej drogi. W czasie tego spotkania, w wystąpieniu pani dyrektor z Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury znalazła się informacja, że są już zapewnione źródła finansowania dla Drogi Czerwonej. Drodzy państwo, wydaje mi się, że albo zakradła się tu jakaś nieścisłość, albo przedstawiciele Rady Interesantów Portu Gdynia, którzy są na tej sali oraz Krajowa Izba Gospodarki Morskiej nie posiadają takiej wiedzy na temat zapewnienia źródła finansowania. Faktem jest, że w 2019 r. parlament VIII kadencji przyjął ustawę nowelizującą ustawę o portach i przystaniach morskich oraz niektóre inne ustawy. Tam właśnie wprowadzono przepisy, gdzie wskazano, że drogi prowadzące do portów morskich zlokalizowanych na sieci TNT powinny mieć status dróg krajowych i państwo powinno wziąć na siebie ciężar realizacji tych inwestycji. Pamiętam, że był tam taki przepis, że koszt realizacji tej ustawy jest oceniany na kwotę 2 mld zł i minister właściwy do spraw infrastruktury miał zapewnić wpisanie planu inwestycyjnego do budżetu państwa. Ta sprawa się nie wydarzyła. Do tej pory Ministerstwo Infrastruktury nie zaalokowało jakichkolwiek środków, wynikających z tej ustawy z 2019 r., na realizację tej kluczowej dla Gdyni inwestycji. Natomiast faktem jest, że są prowadzone prace realizacyjne w oparciu o środki, które zostały przekazane bodajże dwa lata temu do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z budżetu CPK. Dlatego zgromadzeni tutaj przedstawiciele organizacji, które są związane z Portem Gdynia i interesariusze portu bardzo proszą pana ministra Marchewkę i pana przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o zajęcie się tą sprawą i zapewnienie, że faktycznie te środki, które już w 2019 r. zostały zapewnione przez parlament VIII kadencji i powinny być uruchomione, one zostaną uruchomione.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie ministrze, rozumiem, że w związku z tym, że trwają prace przygotowawcze do inwestycji w postaci Drogi Czerwonej na tym krótkim odcinku i z tego, co państwo mówiliście wcześniej, czekacie państwo na decyzję środowiskową w tym zakresie. Tak?

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Jeszcze nie jest złożony wniosek o decyzję środowiskową, jeśli chodzi o Drogę Czerwoną.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli za chwilę będziecie składać wniosek o decyzję środowiskową? Tak? Kiedy ona nastąpi? Rozumiem, że za dwa lata. W tym półroczu będziecie państwo składać?

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Wszystko zależy też od uzgodnień, które będą poczynione. Jak wszyscy wiemy, ta inwestycja jest prowadzona w trudnym terenie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy możemy założyć, że będzie to w tym roku? Czy to bezpieczne założenie?

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Będziemy się starać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie ministrze, rozumiem, że jak ten proces będzie trwał i jeżeli jeszcze w ramach tej kadencji, na co wiele wskazuje, że będzie techniczna, formalna możliwość do przeprowadzenia przetargu, to środki na to będą zabezpieczone w budżecie? Znajdą się środki na tę ważną inwestycję? Czy pan minister może złożyć nam taką deklarację, że jest to ważne dla obecnego rządu i znajdą się na to pieniądze? Pan minister nie ma wątpliwości, poza tym, że kiwa głową… Wolałbym powiedzieć coś do mikrofonu, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak jak już powiedziałem – wszystkie działania, które będą służyć wzmocnieniu roli polskich portów morskich, będą wspierane przez Ministerstwo Infrastruktury. Tak jak powiedziała pani dyrektor, to są procesy, które wymagają bardzo wytężonych i intensywnych działań. Są to działania bardzo złożone. Mogę zadeklarować, że zgodnie z tym, co powiedziałem, że wszystkie nasze ruchy w tym kierunku, będą podejmowane z zaangażowaniem, aby zrealizować te inwestycje. Będziemy na bieżąco informować Wysoką Komisję. Myślę, że to, co powiedziała pani dyrektor, jest na tym etapie wystarczające. Deklaruję, że w ramach wszystkich zmian i przekazywania tego projektu do kolejnych etapów będziemy państwa o tym na bieżąco informować.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, porównując priorytet wedle skali pana ministra, to Droga Czerwona jest równie wysokim priorytetem, jak modernizacja drogi C59, czy jest mniej ważna?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, myślę, że tu nie chodzi o moje subiektywne oceny. Ważne są wszystkie działania, które zostały przedstawione w kontekście wspierania działalności portowej przez zarządy portów. Na pewno nie będę ich w żaden sposób porównywał, nadając im konkretne wagi, bo nie jestem od tego. Jesteśmy od tego, aby realizować inwestycje, które będą służyć rozwojowi wszystkich portów. Jeszcze raz podkreślę, że zależy nam na równomiernym rozwoju.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, czy ta Droga Czerwona jest na tej liście priorytetowej, czy ona jest, na jakiejś liście do realizacji w konkretnej dacie, czy ona nie jest na żadnej liście w ramach Ministerstwa Infrastruktury, czy też GDDKiA? Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Poprosiłbym panią dyrektor o odpowiedź, dlatego że jest to departament bezpośrednio podlegający pod ministra Garncarza.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Zacznę może od początku, bo wydaje mi się, że wkradł się błąd pierworodny w zakresie rozumienia zabezpieczenia środków finansowych na tę inwestycję. Jeżeli chodzi o inwestycje drogowe, to głównie finansujemy je z Krajowego Funduszu Drogowego, natomiast z uwagi na fakt, że ta inwestycja jest realizowana w ramach poprawy dostępności

do portów, to tak jak państwo wskazaliście, została ona wpisana do właśnie tą nowelizacją ustawy do sfinansowania z budżetu państwa, z tym, że w tejże ustawie szczegółowo rozpisano kwotę na poszczególne lata, oczywiście z możliwością przesuwania tej kwoty w zależności od tego, ile środków będzie potrzebne w danym okresie. Tak jak zostało tu powiedziane, w momencie, kiedy ta ustawa była uchwalana dla tego przedsięwzięcia inwestycyjnego, nie były prowadzone żadne prace przygotowawcze. W związku z tym nie mieliśmy realnego harmonogramu jej realizacji. Kwoty, które zostały zapisane w ustawie budżetowej są kwotami szacunkowymi, które w danym roku będą uruchamiane z budżetu państwa. Zgodnie z procedurą uruchamiania tych środków nie ma czegoś takiego, jak przedstawienie jednorazowego planu i uruchomienie tych środków. Budżet państwa jest uchwalany corocznie i środki finansowe są zabezpieczane w cyklach rocznych. W związku z tym faktem, w momencie kiedy będziemy zapotrzebowali określoną ilość środków finansowych na dany rok, to zostaną one zabezpieczone w budżecie państwa na dany rok. Tak dzieje się także z innymi inwestycjami związanymi np. z budową elektrowni atomowej i ten proces działa. Nie ma tu żadnego ryzyka, że będzie problem z uruchomieniem czy zabezpieczeniem tych środków. Natomiast w międzyczasie spółka CPK zapewniła środki dla generalnej dyrekcji na prace przygotowawcze. W związku z faktem, że te środki pojawiły się z innego źródła, to nie było potrzeby uruchamiania środków z budżetu państwa, ale one cały czas są w tej ustawie i będą udostępnione?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK, czyli znalazły się środki z CPK na prace przygotowawcze, a środki na wstępne prace budowlane są zabezpieczone w budżecie?

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Dokładnie tak. W związku z faktem, że mamy środki…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To ile zostało zabezpieczone tych środków budżetowych?

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

2 mld zł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

2 mld zł.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Dokładnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To będziemy pilnowali pana ministra Marchewki, żeby te 2 mld zł za dwa lata też były do wykorzystania, jeżeli do tego czasu nie zostaną wykorzystane.

Zgłasza się pan, proszę się przedstawić. Pan prezes jeszcze w tamtym wątku?

Członek rady nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Kubicki:

Chcielibyśmy zrobić takie szybkie podsumowanie z ramienia PKP PLK z punktu widzenia strategiczności inwestycji, które mają miejsce u nas w spółce. Jesteśmy jednym z największych zarządców infrastruktury w Europie po kilku państwach. Proszę państwa, wszystkie remonty, które robimy na sieci, to nie robimy na greenfildzie, tylko robimy na sieci działającej, gdzie w pełni jeździ ruch towarowy i ruch osobowy. To są troszkę inne inwestycje, niż w innych branżach. Jest to duże wyzwanie. Mamy trzecią infrastrukturę w Unii Europejskiej, gdzie wydaliśmy w tej ostatniej 77 mld zł. Będziemy się starać. Oczywiście wysłuchamy wszystkich posłów, senatorów i szanownego przewodniczącego i wrócimy z nowymi propozycjami.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję. Bardzo proszę, tylko proszę tak, jak mówiłem na początku o niepowtarzanie wątków.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Szanowny panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie mi głosu. Piotr Pawłowski, przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia. Dzisiaj ten temat Drogi Czerwonej wybrzmiał przez wszystkie przypadki, czasy i odmiany, natomiast cieszę się, że na koniec tej dyskusji kolokwialnie mówiąc „dobijaliśmy do brzegu", ponieważ z mglistej deklaracji i bardzo mało precyzyjnych wypowiedzi w pewnym momencie wykuła się kwota 2 mld zł jako kwota zabezpieczona. Pan minister Marchewka nie zanegował tego, czyli traktujemy to już jako kwotę formalnie obowiązującą, którą jako środowisko samorządowe, biznesowe i organizacje społeczne możemy traktować jako dedykowaną na potrzeby budowy Drogi Czerwonej. Chciałbym tylko zasygnalizować jedną rzecz – pochodzimy z biznesu i chcielibyśmy bazować na rozliczaniu administracji publicznej z rzeczywiście wykonywanych czynności, a nie z samych deklaracji. Innymi słowy, jeżeli w październiku 2022 r. podjęte zostały prace nad stworzeniem dokumentacji dla pierwszego odcinka tejże drogi, to osiemnaście miesięcy mija w kwietniu, w przyszłym miesiącu, czyli zakładam, że państwo z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, tudzież innej organizacji wskazanej przez Ministerstwo Infrastruktury, będziecie ten temat na tyle silnie priorytetyzować, żeby nie było żadnych opóźnień i żeby faktycznie te 2 mld zarezerwowane w tejże nowelizacji ustawy, o której pani wspomniała, choć nigdzie nie doczytaliśmy o niej, a jest to znacząca kwota, ale może umknęło to naszej uwadze, były priorytetyzowane na tę drogę. Raz jeszcze dziękuję panu przewodniczącemu, dziękuję państwu za to, że efekt tego dzisiejszego spotkania jest dla nas, jako dla środowiska gdyńskiego, bardzo satysfakcjonujący. Wracamy do Trójmiasta z informacją, że mamy gwarantowane 2 mld zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Też się cieszę. Wspomnę, że budżet w zasadzie się nie zmienił od tego, który był prezentowany w zeszłym roku.

Pan na końcu, proszę się przedstawić.

Dyrektor ds. Strategii i Rozwoju Portu ZMP Gdynia SA Leszek Jurczyk:

Leszek Jurczyk, Port Gdynia. Chciałem tylko jedno słowo, mianowicie 9 sierpnia 2021 r. został uchwalony „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r." z perspektywą do 2033 r. Na tej liście nie ma Drogi Czerwonej. Jako zarząd portu kilkukrotnie wnioskowaliśmy, żeby wprowadzić to na tę listę, bo wtedy jest to gwarancją, że w każdym momencie znajdą się środki finansowe. W tej chwili ma być ponoć nowelizacja tego „Rządowego Projektu Budowy Dróg Krajowych", więc wnosimy z wielką atencją, żeby do tego programu dopisać Drogę Czerwoną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. A my poprosimy Ministerstwo Infrastruktury o informację, czy Droga Czerwona zostanie dopisana do listy, o której pan wspomniał.

Teraz ja chciałbym zadać kilka pytań. Panie ministrze, prawie miesiąc temu, bo 29 dni temu mieliśmy posiedzenie Komisji, na którym dyskutowaliśmy kwestię budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu. Prosiłem wtedy o bardziej szczegółowy harmonogram tejże inwestycji. Nieśmiało przypominam się o ten harmonogram oraz o przesłanie do Komisji dokumentu, o którym dowiedzieliśmy się na tamtym posiedzeniu, że został wydany przez Komisję Europejską, a który zaaprobował kwestie planu środowiskowego przedstawionego przez Zarząd Portu Szczecin i Świnoujście właśnie co do planu tej inwestycji. Przepraszam, ale nie pamiętam jak nazywa się ten dokument, ale na to też czekamy.

Jeżeli chodzi o Port w Gdańsku, to państwo mają teraz pewien zapas węgla, który jest systematycznie odbierany przez zamawiających, ale ten węgiel będzie przecież dalej potrzebny. Nie wiemy tego, w jakiej ilości, ale na pewno będą dalej duże wolumeny, bo sytuacja jest, jaka jest, bo nic się nie zmieniło i pewnie przez długi czas się nie zmieni, mam nadzieję, że krótki, ale raczej długi.

Kiedy mówicie państwo o modernizacji Nabrzeży Wiślanego i Węglowego, gdzie przede wszystkim ten węgiel jest składowany, to chciałem państwa zapytać, jaka jest alternatywa dla jego składowania i czy nie będzie to stanowiło jakiegoś kłopotu dla dostaw węgla?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Stefan Rudnik, Port Gdańsk. Wydaje mi się, że jeśli chodzi o modernizację tych nabrzeży, to robimy to w systemie na zakładkę. W ostatnim czasie uzyskaliśmy dodatkowe nabrzeża m.in. Dworzec Drzewny, na zapleczu którego wykonaliśmy utwardzenie terenu, który służył właśnie potrzebom składowym. Nie wiem, czy wolumen węgla będzie rósł, natomiast myślę, że jesteśmy gotowi na przyjęcie tego towaru również w Porcie Północnym. Nie widzę zagrożenia, żeby coś się wydarzyło.

Jeśli chodzi o przebudowę Nabrzeża Wiślanego i Węglowego, to jest to przebudowa pod kątem nabrzeża uniwersalnego, tak że będziemy mogli obsługiwać tam każdy rodzaj grup ładunkowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli chodzi o taki lokalny temat, ale czasem wybrzmiewa też w dyskusjach poza lokalnych, pyłu węglowego, który oczywiście jest związany z działalnością portu i jest to pewna konsekwencja tego, że jest to szczególnie Nowy Port Letnica i dzielnice, które znajdują się przy porcie i nie da się tego w 100% uniknąć. Wiem o tym, bo rozmawiałem z poprzednim zarządem portu, kiedy ten temat zaczął narastać i społecznie stanowi coraz większy problem. Tam jest szereg inwestycji w infrastrukturę ruchomą, ale nie tylko, bo chociażby, jeśli chodzi o oczyszczalnię tirów, to zostało to w jakimś zakresie zrealizowane i rzeczywiście odczuwanie tego pyłu węglowego było znacząco mniejsze. Jak z państwa perspektywy wygląda teraz ten temat i czy obawiacie się państwo, że jak w tym roku zacznie się znowu wiosna, lato, gorące dni, to temat wróci? Czy państwo zakładacie realizować, jakieś dodatkowe inwestycje zapobiegające tym negatywnym skutkom takiego, a nie innego składowiska?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Tak, oczywiście staramy się mitygować, jeśli chodzi o emisję pyłów. Poza tym oczywiście zarząd portu na bieżąco monitoruje sytuację. Jeśli chodzi o naszych operatorów, to wdrożono szereg usprawnień m.in. zraszacze hałd węglowych, które powodują, że to zapylenie jest mniejsze. Pojawiły się także m.in. myjki do kół. Natomiast nie wyeliminujemy tego do zera, tego nie da się zrobić. Oczywiście staramy się podejść do tego kompleksowo i w przyszłości poukładać te grupy towarowe w ramach zarządu portu, tak żeby zminimalizować to ryzyko pylenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jak w tym zakresie układa się współpraca z Inspekcją Drogową, która kontroluje tiry? Nierzadko zdarzało się, że tiry jechały odkryte. Jak państwo oceniacie tę współpracę? Czy dobrze się układa? Czy jest tam coś wymagającego interwencji?

Drodzy państwo, wiem, że dla części z państwa, którzy nie jesteście z Gdańska, to może się wydawać, że jest to błahy problem, ale wbrew pozorom takie problemy, które być może w skali Polski są błahe, ale dotyczą kilku czy nawet kilkunastu tysięcy ludzi, naprawdę mogą być bardzo zręcznie wykorzystywane przez wrogą rosyjską propagandę do tego, żeby uniemożliwiać pracę portu. Z tego punktu widzenia nie lekceważyłbym takich rzeczy, bo w zeszłym roku zdarzały się blokady dróg do portu w Gdańsku. Wbrew pozorom są to sprawy, nad którymi trzeba czuwać i wiedzieć, że zarząd portu ma tutaj przemyślany plan, żeby zmniejszać takie ryzyko. Szanowni państwo, mówimy o infrastrukturze krytycznej.

Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą w Morskim Porcie Gdańsk SA Krystian Dejk:

Panie przewodniczący, Krystian Dejk, Port Gdańsk. Od siebie chciałbym tylko dodać, że Port Gdańsk przygotował wiele inwestycji w postaci miejsc odstawczych i tak naprawdę wydaje mi się, że mamy tę przestrzeń, aby w przyszłości unikać tych zatorów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli jesteście państwo o to spokojni?

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Tak, dokładnie to, co pan, panie przewodniczący powiedział, rzeczywiście szacujemy, że w roku 2024, jeśli chodzi o wolumen i przeładunki, to węgiel w naszej strukturze przeładunków jest na trzecim miejscu i ma w nim udział w zaokrągleniu 17%. Natomiast, jeśli chodzi o wzrost w 2024 r. jako plan vs wykonanie w 2023 r., to jest blisko 12%.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK. Na tej prezentacji, którą państwo przedstawiliście zaskoczył mnie nieco ten plan pogłębienia poszczególnych torów wodnych. Gdzieniegdzie jest 11,2 m czy 11,5 m, a w innym miejscu jest 12 m, jeszcze gdzieś indziej jest 10,2 m. W Szczecinie na przedstawionych slajdach to było wszędzie 12,5 m i to było ujednolicone, jeśli chodzi o to pogłębienie. Skąd w Gdańsku przy poszczególnych nabrzeżach różnice w zakresie pogłębienia?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

To wynika z istniejącej infrastruktury, bo rzeczywiście pogłębienie różnych akwenów portowych i przebudowa infrastruktury portowej wykonywane były w etapach. Dlatego też Kanał Portowy ma głębokość 12 m do Wyspy Ostrów i Kanał Kaszubski ma głębokość 10,8 m też ze względu na konstrukcję po stronie stoczni. Nie tylko konstrukcji zarządu portu, ale Kanał Kaszubski…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli nie wszędzie da się pogłębić do 12 m?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Tak, dokładnie. Natomiast, jeśli chodzi o….

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie rozumiem. W sensie, że tam jest, jakieś podłoże czy to może kolidować, może powodować erozję?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Nie, chodzi o istniejące konstrukcje, które nie są w zarządzie portu. To nie są nasze konstrukcje. One mają pewne ograniczenia konstrukcyjne związane z nabrzeżem. Chodzi o stateczność istniejących nabrzeży.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Przepraszam, nabrzeże buduje się na konkretną głębokość, bo potem jest za słabe, żeby przenieść ciążenie gruntem, gdy się pogłębi bardziej po stronie wody. To są uwarunkowania konstrukcyjne wynikające z istniejących nabrzeży. Trzeba by przebudować to nabrzeże, żeby można było pogłębić w tym miejscu bądź umocnić dno, są różne rozwiązania.

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Dziękuję pani dyrektor za to uzupełnienie. Chodzi o to, że nie wszystkie nabrzeża jako zarząd portu możemy przebudować, ponieważ to nie są nasze obiekty.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję. Jeżeli chodzi o ten przedwojenny budynek Poczty Polskiej na terenie dawnego Portu w Gdańsku, to jaki jest państwa plan wykorzystania później tego budynku?

Dyrektor Pionu Inwestycji w Morskim Porcie Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Przeznaczenie tego obiektu było w głównej mierze planowane jako obiekt biurowy. Było tam planowane ok. 3 tys. m^2 powierzchni biurowych, z tym, że w tej chwili obiekt jest w procedurze wpisu do rejestru zabytków, a w związku z tym czekamy na zakończenie procedury i nie możemy uzyskać pozwolenia na budowę do momentu zakończenia tej procedury.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pytanie do wszystkich zarządów portów, jeszcze chciałem się upewnić, czy wszędzie było tak, że reinwestowanych było 100% środków, czy tak było tylko w Porcie Gdańsk?

Dyrektor ds. handlowych ZMP Gdynia Maciej Krzesiński:

Panie przewodniczący, to wynika z ustawy o portach i przystaniach morskich – 100% jest reinwestowane w infrastrukturę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W porządku. Ostatnie pytanie też do wszystkich państwa z trzech portów, jeżeli chodzi o kwestię zapewnienia bezpieczeństwa przez firmy zewnętrzne, to kiedy kończą się u państwa kontrakty w tym zakresie?

Prezes Zarządów Portów Morskich Szczecin i Świnoujście Jarosław Siergiej:

Czy pan przewodniczący pyta o ochronę fizyczną?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

O ochronę obiektów, tak o ochronę fizyczną.

Prezes Zarządów Portów Morskich Szczecin i Świnoujście Jarosław Siergiej:

W przypadku Portu Szczecin i Świnoujście umowa jest zawarta do końca tego roku na okres dwuletni. Myślę, że w tym roku około czerwca przystąpimy do procedury przetargowej wyłaniającej podmiot, który będzie ochraniał porty na następne dwa lata.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, panie prezesie, kiedy przystąpicie?

Prezes Zarządów Portów Morskich Szczecin i Świnoujście Jarosław Siergiej:

W okolicy czerwca, w drugiej połowie roku, na początku drugiej połowy roku.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Państwo z Gdańska…

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Analogicznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Też kończy się w tym roku?

Dyrektor Pionu Finansowego w Morskim Porcie Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Państwo z Gdyni…

Dyrektor ds. handlowych ZMP Gdynia Maciej Krzesiński:

Jeśli chodzi o Gdynię, to w tej chwili nie jestem w stanie odpowiedzieć na to pytanie, ale postaram się przesłać taką informację.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, pytam nie bez powodu. W zasadzie co roku pytam o to na Komisji, gdy rozważamy kwestie portowe. Miałem pewne zastrzeżenia co do tego, w jaki sposób zarządy morskich portów, nie mówię, że wszystkich, ale niektóre decyzje były dla mnie nie do końca zrozumiałe, bo nie jestem zwolennikiem takiego łatwego oddawania spółkom infrastruktury o takim znaczeniu, jaką są te trzy porty w Polsce. Spółki te zostały założone lub ich właścicielami są wysocy funkcjonariusze służb specjalnych, służby bezpieczeństwa PRL.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Już wymarli.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie wymarli, panie przewodniczący. Biorąc pod uwagę tę sytuację, którą teraz mamy, uważam, że polska infrastruktura krytyczna, nie tylko porty, powinno się na nią szczególnie chuchać i dmuchać, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo. Nie sugerując, że coś było nie tak w dotychczasowych procedurach przetargowych, chciałbym, aby państwo, jak przygotujecie te przetargi, skierować informację do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej informację, żebyśmy również mogli poznać zakres tych przetargów, w jaki

sposób zostają ogłaszane, kto zgłasza się do tych przetargów i w jaki sposób dokonuje się ostatecznej decyzji o wyborze takiej, a nie innej oferty. Szanowni państwo, tutaj będę na pewno skrupulatnie patrzył na to, co dzieje się w portach.

Proszę, jeszcze pan przewodniczący Karnowski.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Chciałem się upewnić, że dostaniemy tę informację o tej magistrali węglowej i o terminie. Jakbyśmy mogli dostać go na adres Komisji? Dobrze?

Dyrektor Biura Monitorowania Projektów Inwestycyjnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Przemysław Kwiecień:

Oczywiście, przekażemy na adres Komisji.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Przypominam, że każda z firm ochroniarskich jest koncesjonowana i wydawana jest zgoda MSWiA na jej działalność.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, tak, oczywiście, że tak. Wiem o tym, panie przewodniczący. Natomiast szanowni państwo, tak jak mówię, jeśli chodzi o te przetargi na ochronę fizyczną i mienia infrastruktury, to proszę o informację, kiedy te przetargi mają się odbyć i chcemy móc aktywnie kontrolować ich zakres i przebieg.

Jeżeli nie ma więcej pytań, to bardzo państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.